# جدة إحدى مراكز التجارة العالمية في العصور الوسطى

**د. علي السيد علي محمود**
كلية التربية بالفيوم - فرع جامعة القاهرة

إن الأمم المتقدمة هي أكثر الأمم محافظة على تاريخها، ذلك أن تاريخ أية أمة هو جزء أصيل من تراثها العام ينقله الخلف عن السلف، وتتوارثه الأجيال المتعاقبة شاهدا على ما حققته الأمة في ماضيها، وعبرة يستمد منها المحدثون عناصر الحياة والأصالة والنماء، كما أن الاطلاع على أخبار السلف يضيف إضافات متميزة للمهتمين بالتاريخ الاقتصادي بوجه خاص، وشتى فروع المعرفة التاريخية بوجه عام.

وهذا بحث يتناول جانبا من الحياة الاقتصادية في جدة خلال العصور الوسطى؛ أي ما بين القرنين السادس والعاشر للهجرة، وهي فترة أدت فيها جدة دورًا مهمًا في تجارة العبور، وعملت على جذب المتاجر إليها من كثير من بقاع العالم المعروف آنذاك، بحيث غدت مركزا لنشاط تجاري واسع بين الشرق والغرب حيث تضافرت عوامل عدة لجعل جدة الميناء الأول على البحر الأحمر، فضلا عن أهمية ميناء جدة، وارتباطه بمكة المكرمة حيث تقوم سوق عالمية نشطة في مواسم الحج والعمرة؛ مما كان له أثره الواضح في أن تقوم جدة على تجارة عريضة مع الموانئ العالمية في حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر، والمحيط الهندي، حيث كانت تصلها سلع أوربا، والهند والصين، وشرق أفريقيا، وبلاد الشام ومصر، وبلاد المغرب العربي.

ومما لا شك فيه أن ازدهار الحياة التجارية كان له آثاره الملموسة في أن تصبح جدة بؤرة يتجمع فيها العديد من التجار المسلمين، الذين قصدوها وأقاموا فيها من شتى أنحاء العالم الإسلامى شرقه وغربه؛ مما ساعد على نمو سكانها بسبب تلك الهجرات العديدة، وأن يكون لهذه الزيادة انعكاساتها على مجتمع جدة التجاري، وعلى حركة الأسواق فيها، والمعاملات المالية بها، وقيام العديد من المؤسسات التجارية التى أدت دورًا مهمًا في خدمة الاقتصاد المحلي من جهة، وتجارة العبور من جهة ثانية.

وفي تلك الفترة شهدت بلاد الحجاز بوجه عام وجدة بوجه خاص هجرة أعداد كبيرة من المغاربة من ذوي الخبرة بالفلاحة؛ مما كان سببا في خصب تلك البقاع وازدهار الحياة الزراعية فيها. وبذلك توافرت الأيدي العاملة، وهي من أهم مقومات الزراعة، كما توافر لهذه المناطق - والتى كانت بمثابة الظهير الزراعي لمدينة جدة - مياه الري من العديد من العيون والآبار الموجودة في كثير من الأودية الخصبة، والتي كانت كثيرة في ذلك العصر والمحيطة بجدة.

وقامت على كثير من المنتجات الزراعية العديد من الصناعات ذات الأهمية ليس في حياة سكان جدة فحسب، بل وسكان الحجاز في تلك الفترة من تاريخها، فضلا عن أن الازدهار التجاري والزراعي كان من شأنه أن يعمل على ازدهار كثير من الصناعات التي تلبي احتياجات مجتمع جدة ومجتمع الحجاز في ذلك العصر جنبا إلى جنب تلبية احتياجات الأعداد الغفيرة من زوارها الذين يتوافدون عليها بكثرة في المواسم المختلفة، سواء التجارية منها أم المواسم الدينية.

## التطورات الاقتصادية وأثرها في ازدهار جدة :

قد يتساءل البعض عن السر في ازدهار جدة في ذلك العصر على الرغم من أنها كميناء لم تكن تقع على مصب أحد الأنهار، وأن

منطقة الظهير لها لم تكن منطقة إنتاج ضخمة لسلع مطلوبة عبر البحار ؟ لكن يمكن الاستدلال بأنها تمتعت بخصائص أخرى، منها أنها كانت محطة للتموين خصوصا للمياه العذبة، فقد أشارت كثير من المصادر إلى وجود أعداد كبيرة من الصهاريج المعدة لخزن المياه العذبة بها(١)، كما أنها كانت تقع على طرق برية تسهل الاتصال بداخل شبه الجزيرة العربية، وبخاصة مكة المكرمة التي تعد من المراكز التجارية المهمة في العالم الإسلامي.

وكانت شوارعها وأسواقها - وبخاصة في مواسم العمرة والحج - تعج بأناس من بلدان مختلفة، يتكلمون لغات مختلفة، أو على حد التعبير الحديث مدينة دولية؛ فضلا عن ارتباط جدة بأهم مراكز التجارة العالمية في ذلك العصر بعدة طرق برية وبحرية رئيسة(٢) وعلى هذا الأساس يمكننا القول: إنها كانت واحدة من ذلك النوع من أهم الموانئ قاطبة وهي موانئ الموقع، أي تلك التي تتحكم بموقعها في سبل التجارة أو طرقها، وأن أغلب تجارات المحيط الهندي الذاهبة إلى مصر والغرب الأوربي كانت تمر بها، وتفرغ شحناتها بها؛ لتنقلها سفن أخرى أصغر داخل البحر الأحمر، خوفا من الشعاب المرجانية، وكذلك الحال بالنسبة لتجارة مصر والغرب الأوربي المتجهة إلى الشرق الأقصى(٣)، وخير من عبر عن هذا التطور - وهي أنها

---

(١) ابن جبير (أبو الحسن محمد بن أحمد): الرحلة، نشر دار صادر، بيروت، ١٩٦٤م، ص ٩٥؛ ابن المجاور (جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب الدمشقي): صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، طبع ليدن، ١٩٥١م، ص ١٣؛ ابن بطوطة (محمد بن إبراهيم اللواتي): الرحلة، نشر دار صادر، بيروت، ١٩٦٤م، ص ٢٣٨.

(٢) الفاسي (تقي الدين محمد بن أحمد): شفاء الغرام بأخبار البلد الحرام، دار الكتب العلمية، بيروت، دون تاريخ طباعة، جـ ٢، ص ٢٢؛ العقد الثمين في تاريخ البلد الأمين، تحقيق فؤاد سيد، القاهرة، ١٣٨٤هـ، حـ١، ص ٢.

(٣) عثمان (شوقي عبدالقوي، دكتور) تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، عالم الفكر ١٥١، الكويت، ١٤١٠هـ /١٩٩٠م، ص ٢٠١-٢٠٣.

غدت من موانئ الموقع - هو الرحالة المغربي يوسف التجيبي الذى زارها عام ٦٩٦هـ/١٢٩٦م. وقال عنها: "وبها الآن إقلاع وحط يسافر منها إلى اليمن، وسواكن وعيذاب، والقلزم وغير ذلك"(٤).

وفي منتصف القرن السابع الهجري الثالث عشر للميلاد ازدهر طريق البحر الأحمر، واضمحل ماعداه من طرق التجارة الرئيسة الأخرى بين الشرق والغرب، بسبب استيلاء المغول على بغداد، وامتداد نفوذهم إلى الشام وآسيا الصغرى، فضلا عن بلاد فارس التي اتخذها هولاكو مركزا لدولته في الشرق الأوسط، وبذلك اضمحل طريق التجارة البري بين الصين من جهة وآسيا الصغرى وموانئ البحر الأسود من جهة أخرى، وقد أشار ماركو بولو في أواخر القرن الثالث عشر الميلادي إلى ما ترتب على غزوات المغول من انعدام الأمن في ذلك الطريق، واعتداء اللصوص على القوافل والتجارة، وكان ذلك في الوقت الذي قل فيه إقبال السفن التجارية الآتية من الشرق الأقصى على الخليج الفارسي بسبب ازدياد نشاط القراصنة من سكان جزر البحرين في ذلك الخليج، ومن ثم تحولت السفن التجارية إلى اليمن وميناء عدن بالذات(٥).

إلا أن بعض ملوك اليمن من أسرة بني رسول سرعان ما أظهروا تعسفا كبيرا مع التجار، فلم يكتفوا بفرض الضرائب الباهظة على ما يحملونه من بضائع، بل لجؤوا إلى استخدام القسوة في معاملة التجار، حتى صار من التقاليد المرعية عند وصول إحدى السفن التجارية إلى عدن أن يصعد عمال ملك اليمن إليها وينزعوا قلاعها ودفتها ومرساتها؛ حتى لا يمكنوها من الإبحار قبل أن تدفع الأموال

---

(٤) التجيبي (أبو القاسم بن يوسف): مستفاد الرحلة والاغتراب، تحقيق عبدالحفيظ منصور، تونس، ١٣٩٥هـ/١٩٧٥م، ص ٢٢٠.

(٥) عاشور (سعيد عبدالفتاح، دكتور): العصر المماليكي في مصر والشام، الطبعة الثانية دار النهضة العربية، ١٩٧٦م، ص ٢٩٦-٢٩٧.

والضرائب المستحقة عليها. أما التجار أنفسهم فكانوا يفتشون تفتيشا دقيقا قبل أن يسمح لهم بالنزول من السفن إلى الميناء، وبلغ من دقة التفتيش وقسوته أنه تناول العمامة والشعر والكمين وحزة السراويل وتحت الآباط(٦).

فإذا أتم التاجر إنزال بضاعته، ودفع ما عليها من ضرائب وتم تسويقها، وأخذ يتأهب للعودة من حيث أتى، فيطوف المنادي في طرقات مدينة عدن، ويعلن في الأسواق أن التاجر الفلاني سيغادر الميناء، فمن له عليه دين أو مال فليطالبه به، وإن لم يظهر للتاجر دائن سمح له بالرحيل(٧).

هذا عدا الضرائب التى كان يتم تحصيلها من التجار الوافدين إلى ميناء عدن، والتي تعددت وأصبحت تشكل عبئا ثقيلا على كاهل هؤلاء التجار، ويصف لنا مصدر معاصر مدى تعدد تلك الضرائب ما بين عشور، وزكاة، ومال الفرضة، وعشور الشواني؛ أي الرسوم على السفن، وضرائب دار الوكالة والتي كانت تبلغ $\frac{١}{٢٤}$ عن كل دينار، بالإضافة إلى المبالغ التى كان يدفعها التجار باسم رسم الدلالة، ويصور المصدر نفسه مدى ضخامة إجمالي هذه الضرائب بأن أحد التجار أحضر منين من العود، فلما جاء وقت المحاسبة قوم المنّ من العود بستة دنانير، وبلغ مجموع ما عليه من ضرائب برسم العشور، ورسم الشواني، ورسم دار الوكالة، ورسم الزكاة، والدلالة خمسة عشر دينارا، وتمت مصادرة العود الذي بلغ ثمنه ستة دنانير، وتبقى على التاجر تسعة دنانير، إلى أن توسط له بعض الأشخاص "حتى خرج رأس برأس" على حد قوله(٨).

---

(٦) بامخرمة (أبو محمد عبدالله الطيب): تاريخ ثغر عدن، ليدن، ١٩٣٦م، جـ١، ص ٥٩.

(٧) عاشور: العصر المماليكي، ص ٢٩٧ - ٢٩٨.

(٨) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ١٤٣-١٤٧.

بالإضافة إلى سياسة الطرح التي اتبعها بعض حكام اليمن، حيث كان يتم طرح البضائع على التجار بالسعر الذي تحدده السلطات الحكومية، من ذلك أنه كان يتم طرح البهار على تجار الكارم(*) بستين دينارا، بينما سعره الأصلي أربعون دينارا، كما كان يتم "أخذ الصفر من الكارم على سعر البهار بستين دينارا، ويطرح على أصحاب الخف بثمانين دينارا، وأعطى أصحاب الفوة على سعر البهار بأربعة وثمانين دينارا، ويؤخذ البهار بهار وربع، وإذا أعطى البهار بهارا إلا ربع، وبعد استخراج الضرائب على هذه البضائع الواصلة يفضل مع التاجر لا شيء في لا شيء..."(٩).

كما لا يفوتنا القول: إن اضطراب الأمن في عدن في كثير من الأحيان كان من العوامل المساعدة في ازدهار ميناء جدة، من ذلك ما تشير إليه المصادر المعاصرة عام ٨٤١هـ/١٤٣٧م على سبيل المثال لا الحصر، أنه "في ربيع الآخر جاءت الأخبار بأن مدينة عدن من أعمال اليمن قد احترقت عن آخرها، بسبب فتنة كانت بين الظاهر صاحب عدن، وبين صاحب زبيد، وقتل في هذه الحركة ما لا يحصى من العساكر اليمني..."(١٠).

واستمر ظلم التجار مما جعل الكثيرين منهم يفكرون في تفادي الإبحار إلى ميناء عدن مباشرة، والتوجه إلى موانئ أخرى في البحر الأحمر لتفريغ شحناتهم، ولم يجدوا في كثير من الأحوال أفضل ولا

---

(*) الكارم: هم تجار التوابل وسلع الشرق الغالية في عصر الفاطميين والأيوبيين والمماليك، كانوا في أغلبهم من التجار المسلمين إلى جانب قلة من اليهود، لهم رئيس يسمى رئيس الكارم، وقد نقلوا مركز نشاطهم التجاري من عدن إلى القاهرة في العصر الأيوبي حيث تمتعوا بكثير من الامتيازات، كما كانت لهم قوافلهم التجارية البرية والبحرية الضخمة، كذلك كانت لهم مآثر بيضاء على المجتمعات التي عاشوا بها.

(٩) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ١٤٦-١٤٨.

(١٠) ابن إياس (محمد بن أحمد المصري): بدائع الزهور في وقائع الدهور، طبع الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٢-١٩٨٣م، جـ٢، ص ١٧٣.

أقرب من ميناء جدة، وهكذا تمهدت الأمور كلها لكي تصبح جدة ميناء رئيسا، حيث إن موقع جدة الجغرافي والتاريخي كان يتيح لها إمكانات واسعة في مجال التجارة البحرية، فالبحر الأحمر شواطئه ليست آمنة تماما، بل إن أغلب هذه الشواطئ، وبخاصة في القسم الشمالي من هذا البحر عبارة عن شعب مرجانية لا تسمح بوجود موانئ ترسو عليها السفن في شيء من الأمان(١١)، فضلا عن أن التجارة في البحر الأحمر كانت مستمرة طوال العام، ولم تكن مرتبطة بمواسم معينة للإبحار؛ مما أتاح لجدة فرصة الازدهار، بعكس ما كانت عليه الحال في المحيط الهندي مثلا، حيث ارتبطت الملاحة فيه بحركة الرياح الموسمية سواء منها الجنوبية الغربية أم الشمالية الشرقية، إلى جانب أن الطرق الملاحية عبر البحر الأحمر كانت قريبة، والصلة بين الشاطئين قوية ومتصلة منذ أقدم الأزمان، ولأهل جدة معرفة تامة بأحوال البحر ومراسيه(١٢).

هذا إلى جانب أن سياسة المماليك (٦٤٨-٩٢٣هـ/ ١٢٥٠-١٥١٧م) كانت قائمة منذ ازدهار طريق البحر الأحمر على إحلال جدة محل ميناء عدن في التجارة الدولية، فلقد أصدر السلطان المنصور قلاوون منشورًا إلى التجار في بلاد الصين والهند وسيلان والسند واليمن والعراق وبلاد الروم يرحب بهم ويغريهم على القدوم بمتاجرهم، وأخذ يتودد إلى القوى الإسلامية المختلفة التي بيدها مقاليد تجارة الشرق؛ مما كان له أثره الواضح في ازدهار مدينة جدة، بحيث نسمع أن ملك سيلان يرسل سفارة إلى عاصمة السلطنة في مصر عام ٦٨٢هـ/ ١٢٨٣م يذكر فيها: "أنه قد ترك مصاحبة صاحب اليمن مرة

---

(١١) يحيى (لطفي عبد الوهاب، دكتور): العرب في العصور القديمة، الإسكندرية، ١٩٨٨م، ص ١٥٣-٣٢٥.

(١٢) المسعودي (أبو الحسن علي): مروج الذهب ومعادن الجوهر، القاهرة، ١٢٨٣هـ، جـ١، ص ٨٧؛ عثمان: تجارة المحيط، ص ٨٧-٩٣؛ ضرار (محمد صالح): تاريخ سواكن والبحر الأحمر، الخرطوم، ١٩٨٠م، ص ٩٣.

واحدة في محبة السلطان..."(١٣)، ثم بعد ذلك نرى السلطات المملوكية تصدر تحذيراتها إلى السفن التجارية من الرسو في عدن، وحرمت على التجار من مصر والشام دخول ميناء عدن، كما خفضت الرسوم الجمركية في موانئ جدة وينبع بحيث وصلت إلى ١٠٪ على كل سلعة يتم إنزالها بهما، وكانت النتيجة المتوقعة أن تجار الهند وغيرها "صاروا عندما يعبرون من باب المندب يجوزون عن بندر عدن، حتى يرسوا بساحل جدة كما تقدم، فأقفرت عدن من التجار، واتضع حال ملك اليمن لقلة متحصله، وصارت جدة هي بندر التجار"(١٤). وخير ما يؤكد هذا التحول في القرن التاسع الهجري مؤرخ الحجاز ابن فهد في قوله: "وأصبح ميناء جدة مركزا لتجمع تجار الهند وغيرها؛ لما يلاقيه فيه التجار من راحة، بخلاف ما كانوا يجدون بعدن، فتركوا بندر عدن واتجهوا إلى بندر جدة، واستمر بندر جدة عظيما وتلاشى أمر عدن..."(١٥).

كما تضافرت عوامل عدة أخرى على استمرارية هذا الازدهار طوال العصر المملوكي باستثناء السنوات العشر الأخيرة منه، وهي التي اشتدت فيها خطورة الغزو البرتغالي لمراكز التجارة في البحر الأحمر ومنها جدة. يأتي في مقدمة هذه العوامل تلك الإمارات الإسلامية التي كانت قد نشأت على الساحل الأفريقي من البحر الأحمر، ووجود أسرات عربية كثيرة على هذا الساحل. فقد اعتلى السلطة في بعض الإمارات رجال من العرب، فعلى سبيل المثال، اعتلى

---

(١٣) القلقشندي (أبو العباس أحمد) صبح الأعشى في صناعة الإنشا، القاهرة، ١٩١٣م، جـ ١٣، ص ٣٤٠-٣٤١؛ العيني (بدر الدين محمود): عقد الجمان في تواريخ أهل الزمان، القاهرة ١٩٨٨م، ص ٣٠٣.

(١٤) المقريزي (تقي الدين أحمد بن علي): كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك، القاهرة ١٩٧٢م، جـ٤، رقم ٢، ص ٩٢٩، ٩٣٠.

(١٥) ابن فهد (النجم عمر) إتحاف الورى بأخبار أم القرى، الرياض، ١٩٨٠م، جـ٣، ص ٣٧٩؛ Lane - Poole : A hist. Of Egypt in the Middle Ages, London, 1968, pp.41-42 .

السلطة في كلوة(*) في أواخر القرن السابع الهجري، الثالث عشر للميلاد رجل ينتمي إلى أسرة تحمل اسم "أبدالي" أو "عبدالي"، وبالضرورة لم تنتقل تلك الأسرات بكاملها، بل استمر جزء منها في مواطنها، ونتج عن ذلك استمرار تواصل الأقارب وازدهار التجارة بين الساحلين(١٦). ومن هذه الأسرات العربية التى ترجع في أصولها إلى عرب الحجاز بوجه عام وإلى أشراف مكة بوجه خاص، تلك الأسرة التي كانت تحكم في سواكن، والتي يذكرها الرحالة المغربي ابن بطوطة في رحلته الشهيرة عندما انتهى من مناسك الحج، فقد خرج من جدة في قافلة بحرية صحبة الشريف المنصور بن أبي نمي أحد أبناء شريف مكة آنذاك، قاصدا ميناء عيذاب أولا ومنها إلى سواكن، "وكان سلطان سواكن حين وصولي إليها الشريف زيد بن أبي نمي، وأبوه أمير مكة، وأخواه أميراها بعده، وهما عطيفة ورميثة...، وصارت إليه - أي سواكن - من قبل البجاة، فإنهم أخواله، ومعه عسكر من البجاة، وأولاده كاهل وعرب جهينة..."(١٧). وغني عن القول بأن مثل هذه الإمارة قد أدت دورا مهما في ازدهار العلاقات الاقتصادية بين سواكن وجدة، وأمدت جدة بكثير من منتجات الساحل الإفريقى للاستهلاك المحلي أو للتصدير، وكما يفهم مما أورده ابن بطوطة عن ذلك من إشارات في رحلته(١٨).

ومن العوامل التى ساعدت على ازدهار جدة في ذلك العصر ما تشير إليه بعض المراجع من أنه بالرغم من وجود كثير من الطرق التجارية البرية التي كانت تمر بها المتاجر بين الشرق والغرب، إلا أن الكثير من التجار قد آثروا شحن بضائعهم بحرا إلى جدة، حتى

---

(*) كلوة: انظر عنها الحديث عن الطريق البحري بين جدة وكلوة في هذا البحث.

(١٦) عثمان: تجارة المحيط، ص ٤٤.

(١٧) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٤٣-٢٤٥.

(١٨) ابن بطوطة: نفسه، ص ٢٤٣.

يضمنوا وصول بضائعهم سالمة؛ نظرا لما كانت تشكله إغارات البدو على طرق القوافل البرية من أخطار جسيمة. فقد كان تجار أفريقيا وحجاجها - على سبيل المثال - يأتون ومعهم الكثير من البضائع، ولكنهم كانوا يفضلون شحنها من مصر إلى جدة بعد دفع رسوم جمركية عليها مرتين، مرة في مصر ومرة أخرى في جدة، وهذه الشحنات كانت بمثابة شحنات لكميات كبيرة من البضائع، أما ما كان يأتي بطريق القوافل فقد كان لا يقارن بما يصلها بحرا، وعادة ما كانت قوافل أمثال هؤلاء التجار البحرية تصل جدة قبيل مواسم الحج ومواسم وصول التجارة الهندية(١٩).

ومما ساعد على ذلك الازدهار التجاري لميناء جدة ذلك الارتباط الشديد بين جدة ومكة، والذي يظهر بوضوح في مواسم العمرة والحج بوجه خاص، وعلى مدار السنة بوجه عام. فقد كان لمكة المكرمة أثرها الواضح في حالة الازدهار الاقتصادي الذي شهدته جدة، بما تمثله مواسم التجارة من رواج اقتصادي انعكست آثاره على مكة نفسها، وعلى مينائها الأساسي جدة، وقد أدرك ابن جبير هذه الحقيقة المهمة في العصر الأيوبي، وصوّرها بقلمه في عبارة بليغة يقول فيها: "ولو لم يكن لها من المتاجر إلا أوان الموسم ففيه مجتمع أهل المشرق والمغرب، فيباع فيها في يوم واحد، فضلا عما يتبعه من الذخائر النفيسة كالجواهر، والياقوت، وسائر الأحجار، ومن أنواع الطيب، كالمسك، والكافور، والعنبر، والعود والعقاقير الهندية، إلى غير ذلك من جلب الهند والحبشة، إلى الأمتعة العراقية واليمانية، إلى غير ذلك من السلع الخراسانية، والبضائع المغربية، إلى ما لا ينحصر وينضبط، ما لو فرق على البلاد كلها؛ لأقام لها الأسواق النافقة، ولعم جميعها بالمنفعة التجارية، كل ذلك في ثمانية أيام بعد الموسم، حاشا ما يطرأ بها مع طول الأيام من اليمن وسواها، فما على

---

(19) Burkhardt (J.L) : Travels in Arabia, London, 1829, p. 188 .

الأرض من سلعة من السلع ولا ذخيرة من الذخائر إلا وهي موجودة فيها مدة الموسم..."(٢٠).

وقد تناولت وثائق الجنيزا(*) اشتراك التجار وأرباب الحرف والعلماء في القوافل المسافرة لأداء فريضة الحج، والذي يتضح منها أن الهدف من هذه الرحلة - إلى جانب أداء الفريضة الدينية - كان لمنفعة تجارية، كما تعطينا هذه الوثائق صورة مفصلة عن نشاط بعض التجار، حيث يقوم بعضهم بالمتاجرة بنفسه ولنفسه أو لغيره في الوقت نفسه، أو قد يكون وكيلا لتاجر أو عدد من التجار في آن واحد، وأنه في مثل هذه الحالات كان يتم عقد مشاركة أو عقد قراض أو مضاربة بين كل تاجر أو أكثر، ولحفظ الحقوق، ومعرفة حساب الأرباح أو الخسائر كان كل تاجر يراجع حساباته عندما يصل أحد الموانئ، ويبعث بهذه المعلومات إلى شركائه في شكل رسائل، ويتلقى منهم بعض المراسلات التي تفيد رضاهم من عدمه(٢١).

وساعد على ازدهار النشاط التجاري في جدة في ذلك العصر، أن عددا كبيرا من التجار الذين استوطنوا جدة وهم من أصل هندي، كانوا على صلات وثيقة بوطنهم الأصلي، كما كانت لهم صلاتهم الوثيقة بكل من مدن الهند وموانئها، وبعضهم كان يقيم في جدة بصفة شبه دائمة، والبعض الآخر كان يتنقل ما بين جدة والهند، ويمكن أن

---

(٢٠) ابن جبير: الرحلة، ص ٩٦-٩٧.

(*) الجنيزا : هي وثائق خطية كثيرة تم العثور عليها في معبد الفسطاط اليهودي، وفي جبانة البساتين القريبة من المعبد، ويرجع تاريخها إلى الفترة ما بين القرنين الرابع والسابع للهجرة وبلغ مجموعها أكثر من ربع مليون ورقة، كتبت معظمها باللغة العربية بحروف عبرية، وتحتوي على وثائق قانونية، ومحاضر جلسات، وعقود بيع، اتفاقات شركات، عقود زواج، وطلاق، قوائم كتب وتعاويذ سحرية وغيرها، وقد نشر بعضها ولم يتم نشر معظمها، وقد تم تهريبها من مصر إلى كثير من المكتبات الشهيرة في الغرب وأمريكا.

(٢١) ربيع (حسنين محمد ربيع، دكتور): وثائق الجنيزا كمصدر لدراسة تاريخ الجزيرة، الرياض، ١٩٧٨م، جـ ٢، ص ١٥.

يقال الشيء نفسه عن طائفة التجار الكارمية، وأن بعضهم كان لهم شركاء في الهند بحيث إنهم كانوا يحصلون على كثير من السلع بسعر أرخص مما لو أنهم اشتروها من السفن القادمة من الهند إلى جدة. كذلك كانت هناك علاقات تجارية أساسية ومهمة بين جدة و سكان المدن في داخل شبه الجزيرة العربية مثل: نجد، ومع البدو وهم الذين كانوا دائما في حاجة إلى السلع الهندية، والعقاقير الطبية، والأقمشة التي يصنعون منها ملابسهم، وكل ذلك ساعد بدوره في ازدهار مدينة جدة في ذلك العصر(٢٢).

كما أن التطورات التجارية التي لاحت في الأفق في العقد الأخير من القرن الثامن الهجري، الرابع عشر الميلادي كان لها انعكاساتها على أحوال تجارة البحر الأحمر بوجه عام، وعلى ازدهار جدة بوجه خاص. إذ يشير أحد المؤرخين المعاصرين أنه في عام ٧٩٥هـ/١٣٩٢م في عهد السلطان المملوكي الظاهر برقوق في سلطنته الثانية "وصل رسل متملك دهلك وعلى أيديهم هدية سنية فقبلت وهي: فيل وزرافة وعدة من الجواري والخدم والقماش وغير ذلك من الأصناف، فأكرموا وأنزلوا في دار أعدت لهم وقرر لهم ما يكفيهم..."(٢٣). ونستطيع أن نفسر السر في وفود هذه البعثة في ضوء ما حدث من تطورات ألمت بالطرق التجارية البرية بوجه عام في آسيا من جراء غزوات تيمورلنك، والتي أصابت تلك الطرق بنوع من الشلل، من خلال الأخبار التي توالت على عاصمة السلطنة في القاهرة، والتي تفيد أنه في التاسع من شهر شوال من العام نفسه" وصل رسول صاحب ماردين الملك الظاهر مجد الدين عيسى وعلى يده مكتوب مضمونه أن تيمور كوركان ملك تبريز استولى عليها... وأنه جهز إليه

---

(22) Burkhardt : Op. Cit. pp. 189-191 .

(٢٣) ابن الصيرفي (الخطيب الجوهري علي بن داود): نزهة النفوس والأبدان في تواريخ الزمان، القاهرة، ١٩٧٠م، جـ ١، ص ٣٦٢.

بخلعة لبَّسَها نائبا عنه، وبسكة عليها اسمه تنقش بها الدراهم والدنانير، وأمره أن يدعى له على المنابر..."، وفي الشهر نفسه "وصل رسل متملك بسطام مخبرا بأن تيمورلنك قتل شاه منصور متملك شيراز، وأرسل برأسه إلى بغداد وأرسل صحبتها السكة والخلعة للسلطان أحمد بن أويس صاحب بغداد، فما وسعه إلا أن لبس الخلعة باسمه"، ثم "إن تيمورلنك تملك بغداد في يوم السبت حادي عشر ينه..."(٢٤). وعندئذ سعت القوى التجارية إلى عقد أواصر الصداقة والمحبة مع سلطنة المماليك لتدعيم التبادل التجاري، ولتعويض الطريق البري الذى يربط آسيا بأوربا، بطريق آخر آمن ألا وهو طريق البحر الأحمر، واستمرت غزوات تيمورلنك المدمرة حتى أوائل القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر للميلاد، والتي بلغت بلاد القرم والقفجاق، "فأخربها دكًا وسبى حريمها، واستأصل رجالها كما هي العادة القبيحة لعنه الله وخزاه". بما يعد تحولا كبيرا في صالح تجارة البحر الأحمر بوجه عام وميناء جدة بوجه خاص(٢٥).

وتشير كثير من المصادر إلى أن هذه الفترة وما صحبها من أحداث قد ساعدت على ازدهار ميناء جدة بشكل لم يسبق له مثيل، فالمقريزي يشير صراحة إلى أن جدة قد صارت منذ ذلك الحين "أعظم مراسي الدنيا"(٢٦)، كذلك يذكر مؤرخ مكة قوله: "وجدة هي الآن ساحل مكة الأعظم"(٢٧).

كما نستنتج أن ميناء جدة استمر في ازدهاره الملحوظ طوال القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر للميلاد، فإذا كانت غزوات تيمورلنك قد عملت على اضطراب طرق التجارة البرية من وسط آسيا

---

(٢٤) ابن الصيرفي: نفسه، جـ ١، ص ٣٦٢ - ٣٦٣.

(٢٥) ابن حجر (شهاب الدين أحمد) إنباء الغمر بأبناء العمر، القاهرة، ١٩٦٩م، ١٩٧١م، جـ ١، ص ٤٨٩.

(٢٦) المقريزي: السلوك، جـ ٤، قسم ٢، ص ٧٠٧.

(٢٧) الفاسي: شفاء الغرام، جـ ٢، ص ٨٧-٨٨.

الصغرى، فإن القوات العثمانية التي أخذت منذ أوائل النصف الثاني من القرن التاسع الهجري، تزحف حثيثا نحو الغرب، وما صحب ذلك من عمليات حربية وبحرية واسعة النطاق، كل ذلك أدى إلى ارتباك التجارة وانهيار طرقها البرية والبحرية بين آسيا وأوربا عبر البحر الأسود والأناضول والمضايق، إذ أصبح المرور أمرا محفوفًا بالكثير من المخاطر، كما أن السلطات العثمانية أولت كل اهتماماتها بالعمليات الحربية، التي كان من أهم نتائجها سقوط القسطنطينية في أيدي الأتراك العثمانيين سنة ٨٥٧هـ/١٤٥٣م، ثم ما تلا ذلك من اندفاع قواتهم غربا إلى شرق ووسط أوربا، ثم مد حدودهم بعد ذلك إلى البحر الأسود وإيران شرقا. وفي أثناء تلك العمليات الحربية عمدت القوات العثمانية إلى سد الطرق التجارية لدواعي الأمن(٢٨)، بل إن العثمانيين قبضوا على الجاليات الأجنبية التي احتكرت التجارة في المنطقة منذ أمد بعيد، وخاصة تجار المدن والجمهوريات الإيطالية لمساعدتهم البيزنطيين في العمليات الحربية، فأنهت الوكالات والمصارف أعمالها، وأغلقت الأسواق، ورحل بعض التجار إلى بلادهم، واتجه البعض الآخر إلى فروع وكالاتهم في بلاد السلطنة المملوكية بمصر والشام(٢٩)، وكانت النتيجة أن تحولت التجارة تماما بعد هذا الحادث إلى موانئ مصر والشام والبحر الأحمر، وغدت جدة واحدة من أهم مراكز التجارة في العصور الوسطى، وزاد الرواج التجاري في السلع الشرقية التي كانت تصل جدة بصفة أساسية، واستمر هذا الرواج

> **كانت النتيجة أن تحولت التجارة تماما بعد هذا الحادث إلى موانئ مصر والشام والبحر الأحمر**

---

(٢٨) فهمي (نعيم زكي، دكتور): طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، القاهرة، ١٩٧٣م، ص ١٤٧-١٥٧؛

Pesce (Angelo) , Jidda, Portrait of an Arabian city, Lobdon, 1977, p. 67.

(29) Heyd, W. : Hist. Du commerce du Levant au Moyen Ages, Leipzg, 1925, Tome 11, pp. 34, 428-440 .

إلى أن ظهر البرتغاليون في البحار الشرقية، والذين أدى ظهورهم إلى إحداث تغييرات جوهرية في أحوال دولة سلاطين المماليك الاقتصادية بوجه عام، وجدة بوجه خاص عندما تحولت تجارة الشرق إلى الطريق الجديد الذي يدور حول أفريقيا وهو الذي عرف بطريق رأس الرجاء الصالح، وهكذا شهدت السنوات الأخيرة من العقد الأول للقرن العاشر الهجري، والسنوات الأولى للعقد الثاني منه تدهورا خطيرا في أحوال جدة الاقتصادية، واستيلاء العثمانيين عليها ضمن ما استولوا عليه من دولة سلاطين المماليك لتدخل مرحلة جديدة من تاريخها، وهي مرحلة العصر الحديث(٣٠).

## علاقات جدة بأهم المراكز التجارية، طرق التجارة، وأهم السلع:

### أولا: الطرق البرية

ارتبطت جدة بعدد كبير من الطرق البرية التي تصلها بداخل شبه الجزيرة العربية، أو بخارجها مثل: العراق وبلاد الشام ومصر. والجدير بالذكر أن هذه الطرق كانت معروفة ومسلوكة منذ أزمان قديمة، وانتقل عبرها التجار والحجاج. ويعد الطريق البري بينها وبين مكة المكرمة من أهم الطرق وأكثرها حيوية، ولم تكن أهمية هذا الطريق نابعة من كثرة من يترددون عليه من الحجاج فقط، بل أيضا لأن كثيرًا من التجار كانوا يسلكونه عقب مواسم الحج محملين بكثير من السلع التي كانت تأتي إلى مكة في هذه المواسم، ولنأخذ مثالا واحدا على كثرة السلع التى تمر بهذا الطريق مما يرويه لنا مؤرخ مكة ابن فهد في حديثه عن سنة ٨٠٠هـ/١٣٩٧م حيث يقول: "فيها في المحرم سافر التجار من مكة إلى جدة في قافلتين، كل قافلة أزيد من ألف جمل، وصحبهم السيد حسن - أمير مكة - وحاطهم بالحراسة حتى ركبوا إلى بلادهم"، كما يؤكد على أن أمير مكة كان يعنى عناية تامة بتأمين هذا الطريق، عن طريق تخصيص عدد من الخيالة لهذا

---

(٣٠) زكي: طرق التجارة، ص ١٨٦؛ Lone - Poole : Op. Cit. p. 219.

الغرض، إلى جانب قيامه بإرضاء الأشراف ومصالحتهم بمبالغ كبيرة حتى لا يتعرضوا لقوافل التجار(٣١). هذا عن بعض القوافل التي كانت تخرج من مكة في طريقها إلى جدة.

أما القوافل التي كانت تخرج من جدة قاصدة مكة المكرمة، فقد كانت بمثابة قوافل يومية وبخاصة في الأربعة أشهر التي تسبق موسم الحج من كل عام، وفي الموسم الهندي؛ أي موسم وصول متاجر الشرق الأقصى، وفي الأيام العادية كانت تخرج القوافل من جدة في طريقها إلى مكة مرات عدة في الأسبوع، ومعها البضائع والمؤن المختلفة عندما تصل أعداد كبيرة من السفن إلى جدة وعندئذ تخرج مثل هذه القوافل في الليل من عند باب مكة أحد أبواب مدينة جدة القديمة بعد غروب الشمس، وغالبا ما كانت تقطع المسافة في ليلتين، وتستريح الجمال في منتصف الطريق بالنهار تفاديا لحرارة الجو الشديد. وإلى جانب قوافل الجمال هذه كانت هناك قوافل صغيرة للحمير تخرج من جدة يوميا، وتبدأ رحلتها من جدة ليلا، وعادة ما كانت تستغرق رحلتها إلى مكة المكرمة ما بين خمس عشرة أو ست عشرة ساعة، حيث تصل مكة المكرمة ضحوة اليوم التالي مباشرة(٣٢).

وهناك طريق بري آخر كان يربط بين جدة والمدينة المنورة تقطعه القوافل، إلا أن الحركة عليه كانت أقل منها على طريق جدة - مكة، فضلا عن قلة أعداد القوافل التي تسير فيه بالنسبة لطريق مكة. والغالب على القوافل التي تسير فيه هي تلك القوافل التي تخرج من جدة لزيارة المدينة المنورة ومسجد الرسول ﷺ، والتي لم تكن مرتبطة بمواعيد محددة، حيث يشارك أهل جدة بكل فئاتهم فيها إلى جانب بعض القوافل الكبيرة التي تخرج من جدة متجهة إلى المدينة المنورة محملة ببضائع الشرق الأقصى القادمة من الهند وغيرها، وغالبا ما

---

(٣١) ابن فهد: إتحاف الورى، جـ٣، ص ٣٤٧؛ الفاسي: العقد الثمين، جـ ٨، ص ٣٥٦.

(32) Psece : Op. Cit. p. 219 .

يصحب هذه القوافل أعداد كبيرة من الحجاج الراغبين في زيارة المسجد النبوي الشريف قبل أداء مناسك الحج. والقافلة من هذا النوع عادة ما كانت تتكون ما بين أربعين إلى مئة جمل يقودها أفراد من قبيلة حرب، فضلا عن أنه كانت هناك قوافل أخرى تخرج من ميناء ينبع بعد أن ترسل إليه البضائع من جدة بطريق البحر، ثم تتجه من ينبع إلى المدينة المنورة(٣٣). وهنا تجدر الإشارة إلى أن المدينة المنورة كانت تربطها بوادي الرافدين طريق برية، امتدت من المدينة المنورة في اتجاه شمال شرق مارة بعدد من الأماكن أهمها تيماء ثم دومة الجندل (الجوف حاليًا)، ثم إلى وادي الرافدين، وهي من الطرق التجارية المهمة والتي انتقلت عبرها كثير من صادرات جدة(٣٤).

أما بلاد السرين التي كانت تقع إلى الجنوب الشرقي من مدينة جدة على ساحل البحر الأحمر، فتشير بعض المصادر إلى أنها ارتبطت بجدة عن طريق بري قدرت المسافة بينهما بثلاث مراحل، وعبر هذا الطريق كانت تصل جدة منتجات هذه البلاد وبخاصة من الحبوب والفواكه والخضروات، إلى جانب الزبيب الأحمر والأسود، والكثير من اللوز، والسمن والعسل وقصب السكر(٣٥).

وعن عمان وحضرموت فقد اتصلت بهما جدة عن طريق مكة بطريق بري كان يمر على الساحل، فبعد أن تصل السفن التجارية المحملة بالسلع إلى جدة تحملها القوافل التي تسير بحذاء الساحل حتى تصل إلى حضرموت ثم إلى عمان(٣٦). وهذا الطريق هو الذي

---

(٣٣) ابن فهد: إتحاف الورى، جـ ٤، ص ١٦٢.

(٣٤) يحيى: العرب في العصور القديمة، ص ٣٢٠.

(٣٥) ابن جبير: الرحلة، ص ٨٦-٨٩؛ ابن سعيد (أبو الحسن علي بن موسى المغربي) كتاب الجغرافيا، حققه إسماعيل العربي، بيروت، ١٩٧٠م، ص ١١٦.

(٣٦) ابن خرداذبه (أبو القاسم عبيدالله): المسالك والممالك، ليدن، ١٨٨٩م، ص ١٤٥-١٤٨؛ قدامة (ابن جعفر الكاتب) نبذ من كتاب الخراج وصنعة الكتابة، ليدن، ١٨٨٩م، ص ١٩٢، ١٩٣.

كان يسلكه الحجاج أيضا في ذهابهم إلى مكة المكرمة وعودتهم، وهو الذي اشتهر في المصادر المعاصرة باسم طريق حضرموت(٣٧)، وعبر هذا الطريق كانت متاجر هذه البلاد تصل إلى جدة، فمن حضرموت كانت تصلها القرفة التي يتم تصديرها إلى غرب أوربا، ومن ظفار كذلك، إلى جانب اللوز، والفلفل الأحمر، واللؤلؤ، والأحجار الثمينة، والكراوية(٣٨). ومما تجب الإشارة إليه أن هذا الطريق كان يمثل جزءا من الطريق التجاري البري القديم الذي عرف باسم طريق الطيوب، والذي كان يبدأ من قتبان وحضرموت إلى بلاد اليمن، ثم يسير محاذيا لساحل البحر الأحمر(٣٩).

كذلك اتصلت جدة بإقليم البحرين عبر مكة التي كانت تعد محطة مهمة تتفرع عندها الطرق التجارية بطريق بري، يبدأ من مكة إلى نجد، ومنها يتجه إلى البحرين، وتشير بعض المصادر إلى أن المسافة بين اليمامة والبحرين كانت تقطعها القوافل عادة في مسيرة عشرة أيام، وهذا الطريق كان يسلكه التجار والحجاج باستمرار، وهو من أقدم الطرق التي ربطت بين شرق شبه الجزيرة العربية وغربها، وربما تم جلب الفوط الجميلة التي كان يتم صنعها في الأحساء إلى جدة عبر هذا الطريق، وكذلك البرود القطرية، والثياب البحرينية الشهيرة، فضلا عن أن جدة كانت ترسل لسكان هذه المناطق الكثير من السلع التي تصلها من مصر وبلاد الشام وغيرهما، وأهمها السلع الغذائية، وبعض المنسوجات القطنية والحريرية والصوفية وغيرها(٤٠).

---

(٣٧) بامخرمة: تاريخ ثغر عدن، ص ٢١٩.

(38) Pesce : Op. Cit. p. 66 .

(٣٩) يحيى: العرب في العصور القديمة، ص ٣١٤.

(٤٠) ابن الفقيه (أبو بكر أحمد بن محمد الهمذاني): كتاب البلدان، ليدن، ١٣٠٢هـ، ص ٣٠؛ السيف (عبدالله محمد): الحياة الاقتصادية والاجتماعية في نجد والحجاز في العصر الأموى، الرياض، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م، ص ٣٠-٣٥؛ المسري (حسين علي): تجارة العراق في العصر العباسي، الكويت، ١٩٨٢م، ص ٣٧٨.

كما كانت علاقة جدة باليمن وثيقة لقرب المسافة بينهما من جهة، ومن جهة ثانية لما تميز به اليمن في ذلك العصر من منتجات زراعية وصناعية فاقت جميع أقاليم شبه الجزيرة، فمن الفواكه تشير بعض المصادر إلى عنب اليمن ذي الأشكال المختلفة والمتعددة، وكذلك الرمان، والسفرجل، والمشمش، والتفاح، والخوخ، والكمثرى، والجوز واللوز وغير ذلك(٤١). ومن النباتات الطبية التي تستخدم في صناعة الأدوية والأصباغ، وكذلك التوابل والأفاوية، مما كان ينقل إلى الخارج. ويشير المقدسي إلى كثرة خيرات اليمن وتجاراته في قوله: "واليمن معدن العصائب والعقيق والأدم والرقيق... يخرج آلات الصيادلة والعطر كله حتى المسك والزعفران والبقم والساج والسأسم والعاج واللؤلؤ والديباج واليواقيت والأبنوس والنارجيل والقند والكندر وغير ذلك"(٤٢)، كما اشتهرت اليمن بإنتاج العسل الفاخر الجامد الذى لا يقطع إلا بالسكين، وكان يصل منه إلى مكة وجدة في أواني تسمى القصب، واشتهرت بعض مدن اليمن بسكرها الذي كان يصنع على شكل قوالب مختلفة الأحجام(٤٣). كذلك اشتهرت اليمن ببعض الصناعات المعدنية، مثل: السيوف اليمانية، والحلي، إلى جانب بعض أنواع الثياب الفاخرة، والتي كانت تعد للتصدير لجودتها، وحصلت جدة على نصيب وافر منها(٤٤).

هذا إلى جانب مركز اليمن التجاري المهم، وموقعها من الجزيرة العربية بوجه عام وجدة بوجه خاص، حيث كانت مقصد كثير من

---

(٤١) الهمذاني (أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب): صفة جزيرة العرب، القاهرة، ١٩٥٣م، ص ١٩٧ - ١٩٨.

(٤٢) المقدسي (محمد بن أحمد بن أبي بكر): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن ١٩٠٩م، ص ٩٧.

(٤٣) الهمذاني: صفة جزيرة العرب، ص ٢٠٠.

(٤٤) الجاحظ (أبو عثمان عمر بن محمد): التبصر بالتجارة، القاهرة، ١٩٣٥م، ص ٣٩؛ القزويني (زكريا بن محمد بن محمود): آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت ١٩٦٩م، ص ٣٩؛ ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ٨٩.

التجار، وقام أهلها بحمل منتجات بلادهم إلى جدة التي أصبحت في تلك الفترة من أهم مراكز توزيع هذه المنتجات في شبه الجزيرة العربية(٤٥). وتشير بعض المصادر المعاصرة إلى أن الكثير من تجار اليمن اتخذوا جدة مركزا لهم، ومنها سافروا للتجارة إلى مكة المكرمة، ومصر، وبلاد الشام وغيرها(٤٦). ليس هذا فحسب، بل كانت بلاد اليمن نفسها على جانب كبير من الأهمية لحصول جدة على منتجات أفريقيا، مثل: الصمغ، والعاج، والرقيق، والتمر، كذلك كان لجدة الأهمية نفسها لبلاد اليمن للحصول منها على منتجات المغرب العربي ومصر وبلاد الشام، بل والغرب الأوربي كذلك(٤٧). لذا فقد ارتبطت جدة بعدن التي تعد أهم المراكز التجارية في اليمن بطريق بري عبر مكة المكرمة، هذا الطريق كان مأمونا وتنتقل من خلاله السلع الخفيفة، أما السلع الثقيلة فتأخذ الطريق البحري إلى جدة، وقد اشتهر هذا الطريق باسم طريق تهامة والذى تبلغ مسافته ٤٦٧ ميلا(٤٨).

ولميناء عدن أهمية خاصة بالنسبة لميناء جدة فهي المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، لذا عدت من أكبر محطات تبادل المتاجر بين الشرق والغرب، فضلا عن أنه في عدن وقبل أن تحل جدة محلها في التجارة العالمية هذه، كانت ترسو علاوة على سفن الصين والهند سفن الحبشة والخليج العربي وشرق أفريقيا، ويتوافر في أسواقها الحديد

---

(٤٥) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ٨٣ .

(٤٦) الفاسي: العقد الثمين، جـ ٤، ص ٣٤٩.

(٤٧) السليمان (علي بن حسين): النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، رسالة دكتوراه بجامعة القاهرة، ١٩٥٤م، ص ١٥٠-١٥١؛ باقاسي (عائشة عبدالله): بلاد الحجاز في العصر الأيوبي، نادي مكة الثقافي، ١٤٠٠هـ/ ١٩٨٠م، ص ٦٩.

(٤٨) بامخرمة: تاريخ ثغر اليمن، ص ٢١٩؛ فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٨؛ باقاسي: بلاد الحجاز، ص ٢٨.

والسكر والنحاس والزئبق والمرجان والملابس الصوفية والقطنية والحريرية، والعقاقير والتوابل والأرز وجوز الهند واللبان وخشب السند وعود الند والراوند والمسك، وكلها كانت من السلع الضرورية في تجارة جدة الداخلية والخارجية(٤٩).

وتشير بعض المصادر إلى وجود طريق بري آخر يربط بين جدة وصعدة في اليمن، "ويبلغ السائر من جدة جنوبا على شاطئ البحر اليمن ومدينة صعدة، والمسافة إلى هناك خمسون فرسخا"، وإن كانت في الحقيقة أكبر من ذلك(٥٠).

كما ارتبطت جدة بالعراق بعدد من الطرق البرية القديمة عبر مكة المكرمة من أشهرها الطريق الذي يبدأ من مكة إلى الكوفة ثم منها إلى بغداد(٥١)، وهناك طريق آخر يتجه من مكة إلى العراق ينتهي عند مدينة البصرة، ويلتقي طريق الكوفة السابق عند معدن النقرة. هذا الطريق من الطرق البرية القديمة، وكان تجار العراق يجلبون عبر هذا الطريق الخيول والجلود وغيرهما من منتجات العراق في مواسم الحج، ويعودون بالجلود المدبوغة، والعقيق من اليمن، والمنسوجات اليمنية، والعطور والبخور، واللبان، والمر، وعادة ما تنشط الحركة على هذه الطرق في موسم الحج من كل عام(٥٢).

وعبر طريق البصرة السابق ذكره كان تجار العراق يحملون في طريق عودتهم كثيرا من السلع الواردة إلى جدة من سواحل أفريقيا الشرقية، مثل: الصبر، وبعض العقاقير، والرقيق الأسود من الحبشة

---

(٤٩) فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٧؛ Heyd : Op. Cit Tome 11, p. 444.

(٥٠) علوي (ناصر خسرو) سفر نامه، نقله للعربية، د. يحيى الخشاب، بيروت، ١٩٧٠م، ص ١٢٠.

(٥١) قدامة: النبذ، ص ١٨٦.

(٥٢) الإصطخري (أبو إسحاق إبراهيم): المسالك والممالك، دار العلم، ١٩٦١م، ص ٢٨؛ المسري: تجارة العراق، ص ٣٨٩-٣٩٠.

والسودان، وكذلك العاج، والعنبر الداكن، والتوابل، والتبر(٥٣). ويبدو أن معظم هذه البضائع كان يجلبها تجار عراقيون يسافرون إلى هذه البلاد عن طريق جدة، وبخاصة من أهل البصرة، والذين اشتهروا بحبهم للأسفار البعيدة(٥٤).

ويوضح بعض المعاصرين أهمية الطرق البرية التي كانت تربط الحجاز بالعراق بوجه عام، وأثر حركة التبادل التجاري على أهل مكة وجدة بوجه خاص من قولهم عن حجاج العراق ومعظمهم من التجار بقولهم: "وحاج العراق أبونا نكسب منه الذهب"(٥٥). وهنا تنبغي الإشارة إلى أن هذه الطرق لقيت كل عناية ورعاية في ذلك العصر، كان من أبرزها تحديد المسافات بين كل محطة وأخرى بالأميال، وإنشاء كثير من الخانات على طول تلك الطرق؛ لينزل بها التجار بدوابهم ومتاجرهم، فضلا عن حفر كثير من الآبار لتوفر للمسافرين على هذه الطرق حاجتهم من المياه العذبة لهم ولدوابهم(٥٦).

ومن الطرق البرية التي ربطت جدة بخارج شبه الجزيرة العربية أيضا الطريق البري الذى يبدأ من مكة إلى القاهرة، هذا الطريق هو طريق الحاج المصري، والذى كان يبدأ من مكة إلى رابغ ثم إلى بدر، ومنها إلى ينبع، فالمغيرة، فالحوراء، فالوجه، فعيون القصب، ثم إلى عقبة أيلة على الطرف الشرقي للبحر الأحمر، وعندها يتفرع الطريق إلى فرعين: أحدهما يتجه شمالا إلى بلاد الشام ويمر شرقي الأردن ثم إلى دمشق مباشرة، والتي تعد مركزا لتجميع العديد من طرق القوافل الداخلية في بلاد الشام، فعند دمشق تلتقي وعندها تتفرق، وتشير بعض المصادر إلى أن تجار دمشق كانوا يحملون الكثير من

---

(٥٣) المسعودي: مروج، جـ ١، ص ٣٢٤.

(٥٤) المسري: تجارة العراق، ص ٢٠٩.

(٥٥) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ٢٦.

(٥٦) ابن الأثير (عز الدين أبو الحسن علي بن أبي الكرم): الكامل في التاريخ، ليدن ١٨٧٦م، جـ ٧، ص ١٠٠.

متاجر الشرق الأقصى وبخاصة التوابل، وأنهم كانوا يأتون بكثير من منتجات بلاد الشام والغرب الأوربي وآسيا الصغرى إلى بلاد الحجاز عبر هذا الطريق(٥٧). وإننا نرجح أن يكون هذا الطريق جزءا من الطريق البري القديم، والذي كان يربط جنوب شبه الجزيرة العربية ببلاد الشام، والذي كان يتفرع عند البتراء إلى فرعين: أحدهما إلى تدمر، والآخر إلى غزة(٥٨)، أما الفرع الثاني الذى كان يتفرع عند أيلة، ويتجه غربا عبر صحراء سيناء ليصل إلى القاهرة، والرحلة عبر طريق الحاج المصري هذا من مكة إلى القاهرة كانت تستغرق حوالى أربعين يوما(٥٩). وتنبغي الإشارة إلى أن هذا الطريق بفرعيه إلى بلاد الشام والقاهرة قد لقي عناية فائقة من قبل السلطات الإسلامية المختلفة، رغم ما تكلفته من جهد ومال وحراسة التجار والقوافل التجارية من عبث قطاع الطرق، وبخاصة بعد طرد البقايا الصليبية من بلاد الشام، كما شهد هذا الطريق ازدهارا ملحوظا منذ النصف الثانى للقرن السابع الهجري، الثالث عشر للميلاد، بعد غزو المغول لغرب آسيا وتعطل الطريق التجاري البري من وسط آسيا، فضلا عن بُعد هذا الطريق عن ميادين الحرب بين المغول والمماليك، وفيما بعد بين العثمانيين والأوربيين، ثم بينهم وبين التركمان وإمارات آسيا الصغرى، وبينهم وبين المماليك ثم الصفويين في مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر للميلاد(٦٠). وعادة ما كانت السلع الخفيفة هي التي تنقل عبر هذا الطريق، أما السلع الثقيلة فتأخذ الطريق البحري من جدة إلى الطور، ومنها برا بطرق القوافل إلى القاهرة، أو إلى دمشق(٦١).

---

(٥٧) المقريزي: السلوك، جـ ٤، رقم ٢، ص ٧٦٨.

(٥٨) يحيى: العرب في العصور القديمة، ص ٣١٤.

(٥٩) التهامي (محمد محمد): "الإصلاحات المملوكية في الأراضي الحجازية"، الدارة، العدد ١، شوال ١٤٠٥هـ/ يونيو ١٩٨٥م، ص ٨٥.

(٦٠) فهمي: طرق التجارة، ص ١٢٥.

(٦١) ابن حوقل (أبو القاسم عبيدالله): كتاب المسالك والممالك، ليدن، ١٨٧٢م، ص ٢١.

### ثانيا: الطرق البحرية والسلع:

أصبح لجدة في ذلك العصر أهمية كبيرة في النشاط التجاري، إذ إنها لم تكن مرفأ مكة المكرمة التجاري فحسب، بل مرفأ الحجاز بأسره، فضلا عن أنها غدت الميناء الأول على البحر الأحمر بعد أن استطاعت أن تحل محل عدن في التجارة العالمية(٦٢). وبذلك أصبحت نقطة تجمع لكثير من الطرق الملاحية البحرية التي ربطتها بالعديد من المراكز التجارية المهمة، والتي كان من أهمها موانئ مصر البحرية المطلة على البحر الأحمر، وموانئ الساحل الشرقي لأفريقيا، وموانئ الهند والصين وغيرهما، وعن ذلك راجع الخريطة المرفقة.

#### جدة / عيذاب

أما عن الموانئ المصرية التى كانت لها علاقات مع جدة، وارتبطت معها بخطوط ملاحية في ذلك العصر، فيأتي ميناء عيذاب في مقدمتها. وتقدر المسافة بين عيذاب وجدة بحوالي ٩٦ ميلا حسبما تشير بعض المراجع الحديثة بذلك(٦٣). وإن كان الرحالة التجيبي الذي زارها سنة ٦٩٦هـ/١٢٩٦م يقول: "وبين عيذاب المذكورة وجدة المحروسة نحوا من مئتي ميل فيما ذكر لنا أهل المعرفة بهذا الشأن، ويقطع المسافرون هذه المسافة في الغالب في يومين وليلة، أو ما يقرب من ذلك..."(٦٤)، وكانت عيذاب مركز تجمع حجاج مصر والمغرب ووسط أفريقيا وغربها الذين ينزلون قوص بعد رحلة نيلية من القاهرة تستغرق ثمانية عشر يوما، ثم يتوجهون منها إلى عيذاب بالقوافل، ومن عيذاب يستقلون الجلاب، وهي مراكب مخصصة لنقل الحجاج إلى جدة. وقد ظل هؤلاء الحجاج يتوجهون إلى الحجاز عن

---

(٦٢) القلقشندي: صبح، جـ ٥، ص ٢٥٨؛ Pesce : Op. Cit . p. 65.

(٦٣) ششة (نوال سراج): جدة في مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، مكة المكرمة، ١٤١٦هـ/ ١٩٨٦م، ص ٢٧.

(٦٤) التجيبي: مستفاد الرحلة، ص ٢١٨.

طريق عيذاب إلى أن بطل استعمال هذا الطريق سنة ٧٦٦هـ/١٣٦٥م، حيث كثرت بها عصابات قطاع الطرق، فقلت قيمتها وشهرتها إلى أن اندثرت في القرن العاشر الهجري، السادس عشر للميلاد، وتحول عنها طرق الحجاج والقوافل إلى السويس، فالعقبة فالساحل الشرقي للبحر الأحمر فجدة(٦٥).

وإذا كانت المصادر التي بين أيدينا لم تشر صراحة إلى المبادلات التجارية بين عيذاب وجدة، إلا أننا نؤكد على أن هؤلاء الحجاج ومعظمهم من التجار كانوا ينقلون إلى جدة منتجات بلادهم، وبخاصة حجاج المغرب وبلاد التكرور، ذلك لأن بلادهم كانت أرخص أسعارا من الحجاز ومصر؛ مما شجع الكثيرين منهم على جلب الكثير من السلع المختلفة لبيعها وتحقيق هدفين في وقت واحد، وهما: الحصول على أرباح عالية، وأداء فريضة الحج(٦٦). كذلك بوسعنا أن نستنتج أن عيذاب قد صدَّرت إلى جدة كثيرا من منتجات الساحل الأفريقي، مثل: الذهب والنحاس والرقيق والعاج، لما كانت تلقاه من رواج في بلاد الهند وبخاصة العاج لتفوقه على العاج الهندي، ويتفق مع ذوق ومتطلبات المواطن الهندي في ذلك العصر(٦٧).

وبما أن عيذاب كانت إحدى المناطق المهمة في ذلك العصر في إنتاج اللؤلؤ واستخراجه حسبما يذكر أحد الرحالة الذين زاروها في قوله: "وفي بحر عيذاب مغاص على اللؤلؤ في جزائر على مقربة منها، وأوان الغوص عليه في هذا التاريخ المقيدة فيه هذه الأحرف، وهو شهر يونيو العجمي والشهر الذي يتلوه، ويستخرج منه جوهر

---

(٦٥) ابن عبد الظاهر (محيي الدين) تشريف الأيام والعصور في سيرة الملك المنصور، القاهرة، ١٩٦١م، ص ١٧٢؛ المقريزي: الخطط، بولاق، ١٢٧٠هـ، جـ ١، ص ٢٠٢، ص ٢٠٣؛

Dopp : L'Egypte du Commencement du Quanzieme siecle, le Caire, 1950, p. 52 .

(٦٦) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٥٩.

(٦٧) عثمان: تجارة المحيط، ص ٢١٣.

نفيس له قيمة سنية، يذهب الغائصون عليه إلى تلك الجزائر في الزوارق يقيمون فيها الأيام فيعودون بما قسم الله لكل منهم حظه من الرزق"(٦٨)؛ فقد تم تصديره إلى جدة، حيث تشير بعض المصادر المعاصرة أنه "يحمل منها إلى سائر الدنيا، ومعادنه في جبال هناك"، إلى جانب الزمرد "وزمردها أحسن أصناف الزمرد الأخضر السلفي الكثير المائية، يسقى المسموم منه فيبرأ"(٦٩). كما كانت عيذاب تصدر الغلال المصرية إلى ميناء جدة ومنها إلى مكة المكرمة وبقية بلاد الحجاز، كذلك كانت جمال البجة المشهورة تنتقل من عيذاب إلى جدة بواسطة السفن استجابة لاحتياجات إمارة مكة، حيث تساق إليها مباشرة بمجرد وصولها إلى ميناء جدة، رغم أن مخاليف مكة تشتهر بتربية الإبل، وتملك ثروة هائلة منها، إلا أنها استوردت جمال البجة عن طريق ميناء عيذاب، والظاهر أن جمال البجة هذه كانت تصدر إلى مكة بقصد الذبح فقط تلبية لحاجة سوقها أيام موسم الحج(٧٠).

### جدة / السويس

كما ارتبطت جدة بالسويس بطريق ملاحي يبلغ طوله حواله ٧٩٩ ميلا، ومن المعروف أن السويس قد حلت محل القلزم في تجارة البحر الأحمر منذ القرن السادس الهجري/ الثاني عشر للميلاد، وفي تلك الفترة كانت تصل السويس سفن التجارة الصغيرة من جدة محملة بالتوابل والعطور والعقاقير والأحجار الكريمة والعنبر والمسك، ثم تحمل على ظهور الجمال عبر الصحراء إلى القاهرة، ثم بالنيل إلى الإسكندرية حيث تصدر إلى الغرب الأوربي(٧١). وتشير بعض المصادر

---

(٦٨) ابن جبير: الرحلة، ص ٤٦.

(٦٩) القزويني: آثار البلاد، ص ١٨.

(٧٠) علوي: سفرنامه، ص ١١٩؛ الزيلعي (أحمد عمر، دكتور): مكة وعلاقاتها الخارجية، جامعة الرياض د. ت، ص ١٨٠.

(٧١) فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٤؛ ششة: جدة، ص ٢٧.

المعاصرة إلى أن السفن كانت تقطع المسافة بين جدة والسويس في سبعة أيام(٧٢). كما تشير بعض المراجع إلى أنه منذ القرن التاسع الهجري، الخامس عشر للميلاد كانت السويس أهم الموانئ المصرية التي يخرج منها الحجاج قاصدين جدة، وبخاصة حجاج مصر وشمال أفريقيا أو المغاربة، ومعهم منتجات بلادهم، واستمر هذا الوضع إلى قرب نهاية العصور الوسطى، عندما تم تحويل السويس إلى ميناء مصر الحربي الأول على البحر الأحمر، وبنيت به ترسانات السفن الحربية والتجارية القاصدة إلى المياه الشرقية، لمواجهة الخطر البرتغالي الذي أخذ يهدد تجارة سلطنة المماليك مع الشرق الأقصى(٧٣). وقبل هذا التحول كان ميناء السويس من أهم الموانئ المصرية التي يتم عن طريقها تصدير كميات كبيرة من الغلال إلى الحجاز، وبخاصة القمح، إذ جرت عادة سلاطين وأمراء المماليك في مصر على إرسال الميرة إلى مكة باستمرار عن طريق ميناء جدة، فضلا عن إرسال مقادير كبيرة من الأقوات كلما أصاب الحجاز قحط وندر به الطعام، ومما يجدر ذكره أن الكميات الكبيرة من الغلال التي كان يتم تصديرها إلى جدة كانت تترك أحيانا آثارا واضحة على الاقتصاد المصري، من ذلك ما تذكره المصادر المعاصرة عام ٨٢٢هـ/١٤١٩م من أن أحد الأسباب الأساسية لغلاء أسعار الغلال في مصر في شهر شعبان من هذه السنة، كان بسبب "كثرة ما حمل من الغلال إلى الحجاز، لشدة الغلاء به"(٧٤). بل ظل اعتماد الحجاز كبيرا طوال العصر المملوكي على ما يرد من مصر من مواد غذائية، ويؤكد هذه الحقيقة أحد الرحالة الإيطاليين الذي زار الحجاز عام ٩١٠هـ/١٥٠٣م، عندما ذكر أن

---

(٧٢) ابن فرج (عبد القادر أحمد بن محمد بن فرج): رسالة السلاح والعدة في تاريخ جدة، بيروت، ١٩٨٣م، ص ٥٨؛ Pesce : Op. Cit. p. 63.

(٧٣) ابن إياس: بدائع، جـ ٤، ص ١٩٢؛ فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٤؛ Ibid : p. 32.

(٧٤) المقريزي: السلوك، جـ٤، رقم ١، ص ٥٠٣؛ أبو المحاسن، النجوم، جـ ٢، ص ١٠٩؛ الفاسي: شفاء الغرام، جـ ٢، ص ٢٧٤؛ ابن فهد: إتحاف، جـ ٣، ص ١٨٠.

الجزء الأكبر من المواد الغذائية التي يستهلكها أهل مكة، كان يؤتى بها من مصر بحرا(٧٥).

أما عن صادرات جدة إلى السويس، فيمكننا القول: إنها بالإضافة إلى سلع الشرق الأقصى القادمة من الهند والصين، وغيرها، فإن جدة كانت تصدر إليها الحاصلات نفسها التي اعتادت القوافل حملها من حاصلات بلاد العرب، كالزيت والبلح والقرظ، والصوف والوبر والشعر والجلد المدبوغ، كما كانت تصدر إلى مصر بوجه عام الخيول وخشب القس، والبلسم، واللبان(٧٦). كما كانت تستورد أيضا زيت السيرج من مصر وهو الذي كان يستخدم في الإضاءة في ذلك العصر، وكان يتم استخراجه من السمسم الذي تكثر زراعته فيها(٧٧). وكان يصل مصر أيضا نوع من القاشاني لكسوة جدران المنازل من الداخل، ومآذن المساجد، ومعظمه من لون موحد وعليه كتابات بيضاء على أرضية زرقاء، وعجينته هشة ورسومه متقنة(٧٨). إلى جانب الملابس الكتانية، والتي شاع استعمالها بين الطبقات الوسطى والفقيرة، ويتقن صناعتها النساجون في مصر حتى تبدو وكأنها الحرير، وتباع بأسعار معقولة(٧٩). بالإضافة إلى الدقيق والعليق والأرز والتي يكثر الطلب عليها في مواسم الحج والعمرة من كل عام(٨٠).

---

(75) Varthema, Lodovico di; The Itinerary of Lodovico di Varthema of Bolgna, Trans. By John Winter Jones, London, 1928, p. 40 .

(٧٦) باقاسي: بلاد الحجاز، ص ٧٠.

(77) Burkhardt : Op. Cit. P. 69 .

(٧٨) فهمي: طرق التجارة، ص ٢٤٤.

(79) Heyd : Op. Cit., Tome 11, p. 696 .

(٨٠) السخاوي (محمد بن عبدالرحمن): كتاب التبر المسبوك في ذيل السلوك، مكتبة الكليات الأزهرية د. ت، ص ١٩.

## جدة / الطور

ولما صارت السويس مرفأ مصر الحربي على البحر الأحمر استقر رأي السلطات المملوكية على أن يحل ميناء الطور محلها في التجارة. والواقع أن ميناء الطور هذا لم يكن غريبا عن التجار، إذ كانوا يطرقونه كثيرا متجنبين موانئ الساحل الغربي للبحر الأحمر بسبب ما بها من شعاب مرجانية وصخور تتحطم عليها السفن، لهذا لم يكن الميناء جديدا يوم تقرر جعله ميناء مصر التجاري على البحر الأحمر، بل صار بمرور الزمن ميناء التجار المفضل. وكان ميناء الطور يقع جنوب غربي شبه جزيرة سيناء بين فرعي بحر القلزم "البحر الأحمر"، وتحيط به قرى عدة بالقرب من جبل فاران "فيران"، وتميز هذا الميناء بوجود مستودعات ضخمة وجمرك خاص بواردات الهند القادمة إليه عن طريق جدة، والتي كانت تنقل إلى القاهرة بواسطة القوافل، وكانت السفن تصل من جدة وعليها التجارة الهندية مرتين في العام، وفي كل مرة ينشط العمل في ميناء الطور(٨١).

ويوضح لنا الرحالة الألماني فيلكس فابري - أثناء رحلته التي قام بها لزيارة سانت كاترين بسيناء قادما إليها من القدس عام ١٤٨٣م - أن سفن الهند كانت تفرغ حمولتها في ميناء جدة في الموسم الهندي الشهير، ثم تحملها سفن صغيرة إلى ميناء الطور، حيث تنقلها القوافل ذات المواعيد الثابتة والمحددة إلى القاهرة، ثم تتجه بالنيل إلى الإسكندرية حيث يكون في انتظارها أبناء المدن التجارية الأجانب من إيطاليا وفرنسا وأسبانيا المسيحية وغيرها، كما يرتب زوار الأماكن المقدسة المسيحية في القدس وسيناء من أبناء الغرب الأوربي مواعيد رحيلهم إلى القاهرة مع مواعيد تحرك القوافل من الطور، لضمان العودة إلى أوربا على سفن البندقية، وأن السلطات المملوكية كانت تبذل جهدا كبيرا لحراسة التجار والقوافل والمسافرين عبر هذا

---

(٨١) المقريزي: السلوك، جـ ٤، رقم ٢، ص ٨٢٣؛ أبو المحاسن، النجوم، جـ ٨، ص ١٥٢.

الطريق(٨٢). وظلت الطور على هذا النحو من الأهمية والازدهار حتى نهاية العصر المملوكي، عندما انتشر الأسطول البرتغالي في مياه الهند، وسد مدخل البحر الأحمر بالاستيلاء على جزيرة سوقطرى، فبدأت الطور تنهار منذ السنوات الأولى للقرن العاشر الهجري، السادس عشر للميلاد، إلى أن أصبحت قرية مهجورة، وندرت القوافل الواردة إليها برا وبحرا(٨٣).

وينبغي أن نشير إلى أن الطور كانت تصدر إلى جدة كثيرا من المواد الغذائية التي تحتاج إليها المدينة، بل ومدن الحجاز الأخرى، وأهمها القمح والدقيق والأرز والسكر، إلى جانب سلع الغرب الأوربي المتجهة إلى الشرق الأقصى، لتقوم جدة بدورها بتصديرها إلى الهند والصين وغيرها من بلدان الشرق الأقصى.(٨٤) وكان من أهمها الجلود والفراء، والجواري من شرق أوربا، والعسل، والأصواف والأقمشة الصوفية، وبعض الأدوات المنزلية والأخشاب، والجوخ وغيرها من السلع(٨٥). ومن المرجح أن تكون قائمة الصادرات اشتملت على كثير من المنتجات المصرية، والتي كانت تلقى إقبالا ورواجا في أسواق اليمن وبلدان الشرق الأقصى في ذلك العصر.

### جدة / سواكن

ومن الخطوط الملاحية التي كانت تربط جدة بالساحل الغربي للبحر الأحمر ذلك الخط الملاحي الذي ربطها بالسودان وأهم موانيه في ذلك العصر، وهي سواكن التي تبعد عن جدة حوالي مئتي ميل،

---

(82) Felix Fabri : The Wandering of Felix Fabri, London, 1891, Vol. II., pp. 642-693 .

(٨٣) ابن إياس: بدائع، جـ ٤، ص ٢٠٧-٤٥٨؛ فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٥.

(٨٤) الجزيري (عبدالقادر محمد بن إبراهيم الأنصاري): الدرر الفرائد المنتظمة في أخبار الحاج وطريق مكة المكرمة، الرياض ١٩٨٣م، جـ١، ص ٧٦٤؛ ابن فهد: إتحاف، جـ٤، ص ١٦١.

(85) Pesce : Op. Cit. p. 66 .

وعادة ما كانت ترفأ إليها سفن جدة المتجهة من عيذاب في طريقها إلى جدة(٨٦). وينبغي أن نشير إلى أنه منذ أواخر القرن السابع الهجري/ الثالث عشر للميلاد كانت علاقة الحجاز بوجه عام مع الساحل الشرقي لأفريقيا متينة جدا، إذ يذكر الرحالة المغربي ابن بطوطة أن سلطان جزيرة سواكن حين وصوله إليها عام ٧٣٣هـ/١٣٣٢م، كان هو الشريف زيد بن أبي نمي أحد أفراد الأسرة الحاكمة في مكة المكرمة في ذلك الحين(٨٧). وأنه كان يتم تصدير الجمال من جدة إلى سواكن وكذلك الخيول، وأن نسبة لا يستهان بها من حاجة أهل مكة وجدة من الحبوب كان يتم جلبها من بلاد السودان عن طريق سواكن، "وحبوبهم الجرجور وهو نوع من الذرة كبير الحب يجلب منها أيضا إلى مكة"، وأن عددا كبيرا من تجار مكة قد دأب على السفر إلى جزيرة سواكن للتجارة، وهؤلاء التجار كانوا يجلبون من سواكن الرقيق، وريش النعام، والعاج، والذهب، والمر والقرفة، والبخور، كما كانوا يجلبون الجمال البشارية إلى جدة حيث تباع فيها بأسعار مرتفعة جدا، والتي ربما تم استخدامها في أغراض أخرى غير الذبح، مثل: سباق الهجن، وفي حمل الركاب والمسافرين من جدة إلى مكة وغيرها من مدن الحجاز(٨٨). وقد كان لما يتم جلبه من سواكن من الذرة أثره الواضح في تخفيف الأزمات الاقتصادية التي كانت تعانيها بلاد الحجاز بسبب القحط وعدم سقوط الأمطار، مثال ذلك ما يشير إليه مؤرخ مكة تقي الدين الفاسي وهو معاصر، من أن الغلاء الذي وقع في أسعار الحبوب وبخاصة الذرة عام ٨٠٥هـ/١٤٠٢م لم ينته إلا بوصول "الجلاب" من سواكن وعليها مقادير كبيرة من الذرة(٨٩).

---

(٨٦) ابن فرج: رسالة السلاح، ص ٤٦.

(٨٧) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٤٥.

(٨٨) المصدر السابق: ص ٢٤٥-٢٥٠؛ ضرار: تاريخ سواكن، ص ٢٣-٧٠.

(٨٩) الفاسي: شفاء الغرام، جـ ٢، ص ٢٧٢؛ مورتيل (ريتشارد): "مصادر التموين الغذائي لإمارة مكة ٣٥٨/٩٦٩م - ٩٢٣هـ/١٥١٧م"، مجلة كلية الآداب، جامعة الملك سعود، المجلد ١٢، العدد الأول ١٩٨٥م، ص ٢٠٤.

كما أسهمت سواكن في نقل تجارة الحبشة والنوبة إلى بلاد الحجاز، حيث كانت تصلها بحرا سفن الحبشة، وبرا قوافل النوبة محملة بالرقيق والشمع والعسل(٩٠). كذلك كان يصل منها إلى جدة وبلاد الحجاز بعض منتجات وسط أفريقيا والساحل الشرقي لأفريقيا، مثل: الخرز والنحاس وبعض الأقمشة القطنية(٩١). يضاف إلى هذا أن سواكن كانت من أهم مصادر جدة للحصول على كثير من الأغنام وبخاصة قبل موسم الحج، والتي تحمل إلى مكة ليتم ذبحها، كما صدرت إلى جدة أفضل أنواع القرب لحفظ مياه الشرب نظرا لأهميتها في تلك الفترة(٩٢).

### جدة / زيلع وبربرة

كما ارتبطت جدة بخط ملاحي مع بلاد الحبشة لقرب المسافة بينهما، هذا من جهة، ومن جهة أخرى أن أهالي زيلع بوجه خاص - وهي أهم موانئ الحبشة - اشتهروا بحبهم للتجارة، فأقاموا الكثير من العلاقات الاقتصادية مع المراكز التجارية المهمة في ذلك العصر ومنها جدة، وصدروا إليها الثياب المنسوبة إليها الزيلعية التي لا نظير لها(٩٣). كما كان تجار جدة والحجاز يسافرون بمراكبهم من جدة إلى زيلع وبربرة ومعهم الكثير من منتجات شبه الجزيرة العربية، ومصر والشرق الأقصى، وقد شجعهم على ذلك أن الطريق إلى هذه البلاد كان من أكثر الطرق الملاحية قربا، وأقلها خطورة من بعض الطرق الملاحية الأخرى، وأن التجارة في البحر الأحمر كانت مستمرة طوال العام، ولم تكن مرتبطة بمواسم معينة للاتجار، فضلا عن أن بلاد الحجاز كانت تعتمد إلى حد كبير على ما يأتيها من حبوب من بلاد

---

(٩٠) فهمي: طرق التجارة، ص ١٤١.

(٩١) عثمان: تجارة المحيط، ص ٤٤.

(92) Burkhardt : Op. Cit : p. 28 .

(٩٣) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٥٣.

الحبشة وبخاصة من الذرة والقمح والدخن، والتي كانت تصلها عن طريق ميناء زيلع(٩٤).

**جدة / كلوة**

ومن الموانئ المهمة التي تقع داخل حدود تنزانيا الآن ميناء كلوة التي نالت شهرة كبيرة رغم حداثة عهدها، حيث يرجع تاريخها إلى القرن الرابع الهجري/ العاشر للميلاد، أو القرن الخامس الهجري/ الحادي عشر للميلاد، إلا أنها تحولت في بداية القرن السادس الهجري/ الثاني عشر للميلاد من سلسلة مستوطنات تجارية بسيطة إلى أن أصبحت المركز التجاري الرئيسي على الساحل الأفريقي، وقد استطاعت كلوة السيطرة على تجارة الذهب الذي كانت تحصل عليه بمبادلته بأقمشة مصنعة بها، وأصبحت هي المركز الرئيسي لهذه التجارة في أفريقيا، وكانت سفالة المصدر الرئيسي في كلوة(٩٥). وكما يتضح مما ذكره الرحالة المغربي ابن بطوطة الذي زارها في أعقاب زيارته لمقدشو عاصمة الصومال حاليا، أن أحد العوامل الأساسية في قيام علاقات متينة بينها وبين جدة وجود أسرة عربية حاكمة بها من الأشراف، وأن أهم ما كان يتم تصديره منها إلى جدة الرقيق والعاج والذهب(٩٦). كما أننا نرجح أن كلوة كانت تصدر إلى جدة الكثير من المسابح الزجاجية، حيث كانت تصنع بها المسابح من الأصداف البحرية، وهي من أبرز الصناعات في كلوة إلى جانب الفضة واللؤلؤ والبخور والعطور(٩٧). إلى جانب منتجات القارة، خصوصا وأن منتجات أفريقيا كانت مطلوبة في بلدان الشرق الأقصى، مثل: الهند

---

(٩٤) الجزيري: الدرر، جـ١، ص ٢٥٧؛ مورتيل: مصادر التمويل، ص ٢١٦؛ عثمان: تجارة المحيط، ص ٨٨.

(95) G.S.P., Freeman : The Medieval Hist. Of the Coost of Tanganika, Berlin, 1962, p. 326 .

(٩٦) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٥٩.

(97) Ibid : pp. 326-330 .

والصين وسيلان وغيرها، والتي كانت لها صلات قوية بجدة بصفتها الميناء الأول على البحر الأحمر، فضلا عن أن المسافة تبلغ الضعف لمن يرحل من الهند إلى شرق أفريقيا، ثم إلى البحر الأحمر بعكس من يرحل من الهند إلى جدة مباشرة. وكانت هذه المنتجات تتمثل في الذهب، والحديد والعاج، والرقيق، وغير ذلك(٩٨).

يضاف إلى هذا أن جدة بحكم موقعها الجغرافي قد أتيح لها أن تصلها كثير من أنواع المتاجر القادمة من الشرق الأقصى، ومن أوربا، ومن شبه الجزيرة العربية، ومن مصر وبلاد المغرب، ومن بلاد الشام والعراق وغيرها، مما أتاح لها فرصة تصدير العديد من هذه السلع المختلفة أو مبادلتها بإنتاج بعض المناطق الأخرى ومنها كلوة(٩٩). وقد أكدت هذه الحقيقة كثير من المصادر المعاصرة، حيث جاء في بعضها أن أهل جدة لهم مواسم تجارية قبل فترة الحج، تزدهر فيها حركة التجارة بيعًا وشراءً؛ مما يزيد من قراء تجارها المالي، إذ ليس بعد مكة من مدن الحجاز أكثر من أهلها مالا(١٠٠). كما جاء فيها أيضا "وهي فرضة لأهل مكة وبينهما أربعون ميلا وهي مدينة كبيرة عامرة تجارتها كثيرة وأهلها مياسير ذوو أموال واسعة وأحوال حسنة ومرابح ظاهرة لها موسم قبل وقت الحجيج مشهورة البركة تنفق فيه البضائع المجلوبة والأمتعة المنتجة والذخائر النفيسة..."(١٠١).

**أهل جدة لهم مواسم قبل وقت الحج مشهورة بالبركة تنفق فيها البضائع المجلوبة والأمتعة**

---

(٩٨) عثمان: تجارة المحيط، ص ١٦٨-١٨٣.

(99) Pesce : Op. Cit. Pp. 33-36 .

(١٠٠) الحميري (محمد بن عبدالمنعم): الروض المعطار في خبر الأقطار، بيروت، ١٩٨٤م، ص ٨٧؛ الزيلعي: مكة وعلاقاتها، ص ١٧٧.

(١٠١) الإدريسي (أبو عبدالله محمد بن إدريس الحسني): كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩م، جـ ١، ص ١٣٨-١٣٩.

## جدة / عدن

ومن المراكز التجارية المهمة التي ارتبطت بها جدة بخط ملاحي مهم كانت مدينة عدن في اليمن، والتي حظيت بما لم تحظ به كثير من الموانئ(١٠٢). وذلك أن موقعها على مدخل خليج بربرة والذي أطلق عليه فيما بعد اسم خليج عدن، كان يعد الحد الفاصل بين سير عابرات المحيط الضخمة المحملة بالتوابل، والأعشاب الطبية، والحراير، واللبان الجاوي، وصمغ اللك، وأخشاب الصندل، وغيرها من السلع، والتي تخشى شعاب البحر الأحمر المرجانية، وسفن البحر الأحمر الأصغر حجما والتي كانت تحمل البضائع المصرية والأوربية، مثل: النحاس، والزئبق، والصبغة الحمراء، والمرجان والمنسوجات الصوفية والحريرية وغيرها، وتلتقي هذه وتلك في عدن لتبادل السلع. وظلت عدن مجمع تجارات عالمي المحيط الهندي والبحر المتوسط، إلى أن حلت جدة محلها في هذا المضمار منذ بدايات النصف الثاني من القرن التاسع الهجري، الخامس عشر للميلاد(١٠٣)، وعلى هذا الأساس كان الطريق الملاحي الذى يربط جدة وعدن واحدا من أهم الطرق التجارية، فعن طريقه كانت تأتي سفن تجار اليمن وكذلك سفن تجار الكارم بمتاجر الشرق الأقصى إلى جدة، وتعود محملة ببضائع بلاد الشام ومصر والغرب الأوربي لتصريفها في العديد من البلدان(١٠٤). وهنا تنبغي الإشارة إلى أن أهمية عدن التجارية كانت آخذة في التدهور وكما سبق أن أشرنا، وإلى أن تحقق لجدة أن تحل محل عدن كان لابد من قيام نوع من العلاقات بين جدة وعدن.

وقد حفظت لنا بعض المصادر أنواع السلع التي كانت تأتي إلى جدة من عدن، نذكر منها على سبيل المثال: المسك، وجوز الهند

---

(١٠٢) المقدسي: أحسن التقاسيم، ص ٩٧.

(١٠٣) عثمان: تجارة المحيط، ص ١٧٤-١٧٦.

(١٠٤) الحميري: الروض، ص ٨٧؛ ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٤٦-٢٤٧.

والبهار، وخشب الصبار والأبنوس والعاج والخزف الصيني، وكلها من منتجات الشرق الأقصى. كما نسمع عن تصدير عدن التوابل كالفلفل والقرنفل والبخور إلى جدة، إلى جانب القرفة والتي كانت من بين السلع التي دخلت في صناعة العقاقير الطبية، وكانت تزرع في اليمن، ويتم تصديرها إلى جدة عن طريق عدن، ومنها إلى مصر فأوربا حيث اشتد الطلب عليها. ومن الأعشاب الطبية التي كانت تصل جدة من عدن الخلنجان، والزنجبيل، والهند شعيرة، والراوند، والمن والبلسم، والكافور، وعرق الكافور، والعود الهندي، والحبهان "الهيل"، وجوزة الطيب، والزعفران، والتوتيا(١٠٥).

كذلك كان يتوافر في سوق عدن الحديد والنحاس والزئبق والمرجان والملابس الصوفية والقطنية والحريرية، والسكر والأرز وجوز الهند واللبان الجاوي، وخشب السند وعود الند؛ مما أتاح فرصة طيبة لتجار عدن لتصدير مثل هذه السلع، والتي كانت تلقى رواجا إما في بلاد الحجاز نفسها، أو في مصر، أو عليها طلب كبير في بلاد الغرب الأوربي في ذلك العصر. هذا إلى أن تجار عدن بما لهم من تجارة واسعة مع بلاد الهند قد توافر لديهم خشب الساج الذي استخدم في بناء السفن والمنازل في جدة، والحديد الخام والسيوف المصنوعة في الهند، إلى جانب قرون وحيد القرن والتي كانت سلعة نادرة وثمينة، وكان الطلب عليها كبيرا، وقد استخدمت في صنع العقود ومواد الزينة، بالإضافة إلى المواد العطرية والروائح، بجانب الموسلين الفاخر والأقمشة القطنية والنيلة والأصباغ، وقد حمل تجار عدن تلك السلع وغيرها إلى جدة، كما حملها تجار جدة من عدن إلى شتى مدن الحجاز وبخاصة في مواسم الحج، وهي أسواق عالمية يأتي إليها المسلمون من شتى بقاع العالم، ويقبلون على شراء مثل هذه السلع(١٠٦).

---

(١٠٥) فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٨-١٤٠؛ Heyd : Op. Cit., II, pp. 379, 595-596.

(١٠٦) فهمي: طرق التجارة، ص ١٣٦-١٣٧؛ عثمان: تجارة المحيط، ص ٦٩.

ونظرا لحاجة أهالي مدينة جدة الملحة إلى الحبال المصنوعة من ليف شجر جوز الهند، والمستخدمة في صناعة السفن عوضا عن المسامير الحديد، وحيث إن هذه الأشجار لاتنمو في الحجاز، لذا فقد قام أهالي اليمن بوجه عام وتجار عدن بوجه خاص بتصدير هذه الحبال إلى جدة، وقد كانت مدينة ظفار على ساحل البحر الهندي لها شهرتها في صناعة هذه الحبال، ومن المرجح أنه كان يتم جلب زيت جوز الهند من هذه البلاد إلى جدة بالإضافة إلى ثمار جوز الهند نفسه(١٠٧).

وينبغي أن نشير إلى أن صادرات مصر كانت تصل إلى جدة ومنها تحملها ركاب أهل اليمن في طريق عودتهم إلى عدن محملة بالواصل من ديار مصر من الحنطة، والدقيق، والسكر، والأرز، والصابون، وزيت الزيتون والزيت الحار، والزيتون المملح، وعسل النحل، بالإضافة إلى منتجات الغرب الأوربي من الأقمشة الصوفية وخلافه(١٠٨). إلى جانب منتجات بلاد المغرب ووسط غرب أفريقيا. وعلى هذا الأساس يمكننا القول: إنه بالرغم من السياسة التي اتبعها سلاطين المماليك لإحلال جدة محل عدن في التجارة العالمية والظروف التي ساعدت على ذلك، فإن العلاقات التجارية بين عدن وجدة ظلت قائمة، وإن كانت قد شهدت تحولا ملموسا منذ النصف الثاني للقرن التاسع الهجري، الخامس عشر للميلاد، فبعد أن كانت عدن تمون جدة بكل واردات الشرق الأقصى تقريبا. تقلصت هذه العلاقة إلى حد كبير بسبب توجه هذه الواردات مباشرة إلى جدة، بحيث اقتصرت العلاقة على منتجات بعض بلاد اليمن أو الساحل الشرقي لأفريقيا القريب من عدن.

---

(١٠٧) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٢٥٩-٢٦٣.

(١٠٨) ابن المجاور: صفة بلاد اليمن، ص ١٤٢.

## جدة / سيراف

وإذا ما تركنا عدن وجنوب شبه الجزيرة العربية، وتوجهنا إلى الخليج العربي نجد هناك سيراف على ساحل إيران جنوبي شيراز، والتي كانت حتى أواخر العصور الوسطى من أكبر أسواق الخليج العربي، إلى أن استولى عليها أمير قيس أو قيش وحول عنها التجارة إلى بلاده، فأخذت سيراف في الانهيار تماما أواخر القرن التاسع الهجري، الخامس عشر للميلاد(١٠٩). وينبغي أن نذكر أن العلاقات بين جدة وسيراف قديمة، وأن جدة ارتبطت بها بطريق بحري مشهور، إذ يذكر السيرافي في القرن الرابع الهجري/ العاشر للميلاد أن مراكب أهل سيراف كانت تعبر البحر الأحمر متجهة إلى جدة وتفرغ حمولتها من البضائع، حيث يتم نقلها إلى مصر في مراكب البحر الأحمر المعدة لهذا الغرض(١١٠). كما يذكر هايد أن بحارة سيراف كانوا يبحرون على طول الساحل الشرقي والجنوبي لبلاد العرب، بل كانوا كذلك يتجاوزون عدن، ويصلون إلى جدة في معظم الأحيان، حيث ينقلون شحناتهم إلى سفن أخرى أقدر على مواجهة أخطار الملاحة في القسم الشمالي من البحر الأحمر(١١١)، ولقرب سيراف من أسواق البلاد العربية فقد تركزت فيها كثير من منتجات هذه البلاد أكثر من أي مركز تجاري آخر على الخليج العربي، كما كانت تصلها سفن التجارة من الصين والهند، إلى جانب تجارة شرق البحر المتوسط. وبما أن جدة كانت مركزا لتلقي تجارة الشرق والغرب على السواء، وكان لكل من جدة وسيراف دورهما كوسيط تجاري، لذا فإننا نرجح قيام مبادلات تجارية على نطاق لا بأس به، وإن لم نعثر فيما تيسر لنا الاطلاع عليه من مصادر ومراجع ما

---

(١٠٩) ابن حوقل: المسالك والممالك، ص ٤٩-٥٠؛ فهمي: طرق التجارة، ص ١٢١.

(١١٠) السيرافي (أبو زيد): سلسلة التواريخ، باريس، ١٨١١م، ص ١٣٦-١٣٧.

(١١١) هايد: تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، الهيئة المصرية العامة، ١٩٨٥م، ط١، ص ٥٢.

يوضح أو يبين نوع السلع المتبادلة بينهما باستثناء متاجر الشرق الأقصى ومنتجات البلاد العربية.

**جدة / سيلان "سرنديب"**

أما عن علاقة جدة بسيلان (سرنديب) فتبتغي الإشارة إلى أن هذه العلاقة قد شهدت منذ منتصف القرن السابع الهجري/ الثالث عشر للميلاد تطورا ملحوظا وازدهارا كبيرا، وذلك واضح تماما منذ عهد السلطان المنصور قلاوون... ويرجع السبب في هذا إلى أن هذا السلطان حرص على تشجيع التجارة الخارجية لدولة سلاطين المماليك بشتى الطرق، وترحيبه بالتجار من كل الأنحاء مما كان له أثره الواضح لدى ملك سيلان الذي أرسل سفارة إلى عاصمة السلطنة في القاهرة يقول فيها: "إنه ترك مصاحبة صاحب اليمن مرة واحدة في محبة السلطان..." وهذه العبارة في حد ذاتها تعد مؤشرا واضحا على ازدهار العلاقة بين جدة وسيلان وبداية ازدهار جدة كميناء السلطنة الأول على البحر الأحمر(١١٢).

وعن جزيرة سيلان أو سرنديب يقول القزويني: إنها جزيرة عظيمة بين الصين والهند، وتجلب منها الأشياء العجيبة، وبها الصندل والقرفة والقرنفل، والبقم وسائر العقاقير، ويوجد بها من العقاقير ما لا يوجد بغيرها، وقيل: إن بها معادن الجوهر، وإنها جزيرة كثيرة الخيرات(١١٣)، ولفلفل سيلان سمعة طيبة حيث كانت تزرع منه كميات كبيرة؛ ويصدر إلى جدة ومنها إلى مصر في طريقه إلى غرب أوربا بواسطة تجار البندقية، حتى احتل البرتغاليون مناطق إنتاجه، فصارت لشبونة مركز تصديره إلى أوربا، وقل ما يحمل منه إلى جدة وذلك في مطلع القرن العاشر الهجري/ السادس عشر للميلاد(١١٤).

---

(١١٢) العيني: عقد الجمان، ص ٣٠٣.

(١١٣) القزويني: آثار البلاد وأخبار العباد، ص ٨٣.

(114) Heyd : Op. Cit., II, p. 60 .

ومن صادرات سيلان إلى جدة كذلك الجواهر واللؤلؤ، والقماش من البز وغيره، والرماح، ومن سيلان أيضا كانت تأتي أفضل أنواع الياقوت بعد أن يرسل إلى مصانع شطفه وتهذيبه في قاليقوط، والذى كان يكثر عليه الطلب في أسواق الشرق والغرب على السواء، كما يرد منها نوع من العنبر يعرف باسم (Vezin) والذي يعرفه العرب باسم برسيلا، ويصل هذا العنبر بعد ذلك إلى أوربا عن طريقين:

أحدهما البحر الأحمر عن طريق المحيط الهندي، ومركزه في عدن وجدة إلى أن حلت جدة محل عدن.

والطريق الثاني هو الخليج العربي حيث كانت تزخر به أسواق بغداد والبصرة. ومن العطور النفاذة الذكية الرائحة التي كانت تصل جدة من سيلان المسك، وهو إنتاج حيواني يؤخذ من الحيوان المعروف باسم قط الزباد وهو نوع من الظباء، وقد كانت سيلان واحدة من أهم المناطق التي تصدره إلى جدة ومنها إلى مصر، وكثير من مناطق المشرق العربي والمغرب، ثم يأخذ طريقه بعد ذلك إلى الغرب الأوربي(١١٥).

ولا نستبعد قيام جدة بتصدير بعض منتجات مصر إلى سيلان، بل وربما بعض منتجات الغرب الأوربي التي يحضرها أبناء المدن التجارية إلى مصر، حيث يتم شحنها إلى جدة في مواسم التجارة الشهيرة التي كانت تعقد بها، وحملها تجار سيلان في طريق عودتهم إلى بلادهم مع ما حملوه من سلع أخرى كان يتم جلبها إلى جدة في هذه المواسم.

### جدة / كانتون

وعن الخط الملاحي الذي يربط بين جدة والصين والعلاقة بينهما، فإنه تجدر الإشارة إلى أنه ليس لدينا ما يفيد وجود علاقات تجارية مباشرة بين جدة والصين قبل القرن التاسع الهجري/ الخامس عشر

---

(١١٥) الدمشقي: نفسه، ص ١٥٩؛ الإدريسي: نزهة المشتاق، جـ ١، ص ٣٧-٣٨؛ فهمي: طرق التجارة، ص ١٧٤-٢٢٦ عثمان: تجارة المحيط، ص ١٩٢.

للميلاد، حيث لم تكن الملاحة الصينية قد وصلت إلى ساحل جدة بعد. ودليلنا على هذا ما تذكره بعض المصادر المعاصرة عن سنة ٨٣٥هـ/١٤٣١م، ففي شهر ذي الحجة من هذه السنة "قدم الخبر من مكة المشرفة بأن زنوك عدة (نوع من السفن التجارية) قدمت من الصين إلى سواحل الهند، وأُرسي منها اثنان بساحل عدن، فلم تنفق بها بضائعهم من الصيني والحرير والمسك وغير ذلك لاختلال حال اليمن؛ فكتب كبير هذين الزنكيين إلى الشريف بركات بن حسن بن عجلان أمير مكة وإلى سعد الدين إبراهيم بن المرة ناظر جدة، يستأذنهم في القدوم إلى جدة، فاستأذنا السلطان في ذلك، ورغباه في كثرة ما يتحصل في قدومهم من المال، فكتب بقدومهم إلى جدة وإكرامهم". وهذه أول إشارة صريحة وواضحة إلى أول صلة تجارية مباشرة بين جدة والصين في عهد السلطان الأشرف برسباى(١١٦). ونستطيع القول: إن وصول هذه السفن كان فاتحة لعلاقات جدة بكثير من موانئ الصين المهمة في ذلك العصر، إذ نسمع بعد ذلك بعامين أي في عام ٨٣٧هـ/١٤٣٣م عن وصول بعض مراكب من الصين وعليها بعثة من أهل مدن الصين مكونة من سبعة أشخاص، توجهت هذه البعثة إلى جدة ومنها إلى مكة المكرمة لزيارتها، وربما كان هدف هذه البعثة هو التعرف على هذه الأسواق وإمكاناتها الاقتصادية، وحاجتها من السلع المختلفة التي يمكن أن تقوم الصين بتوريدها إليها(١١٧). وبعدها توطدت علاقات جدة مع أهم موانئ الصين وبخاصة مع خانفو "كانتون"، وخانفو من أهم مراكز التجارة في الصين، وتزخر أسواقها بالحرير والمسك والعود والسروج، والدار صيني "القرفة" والأبنوس، وخشب الصندل، والكافور، والخيزران، ومختلف أنواع الأفاوية، وذكرها معظم مؤرخي المسلمين كمرفأ للسفن ومجتمع تجارات العرب.

---

(١١٦) المقريزي: السلوك، جـ ٤، قسم ٢، ص ٨٣٢.

(١١٧) عثمان: تجارة المحيط، ص ٧١-٨٧.

### جدة / زيتون

ونرجح أنه كان لجدة علاقات تجارية مع ميناء زيتون، وهي المدينة الصينية "تشوان - تشو"، ويقال: إنها "تسو تونج" من موانئ إقليم فوكن، ولا يرد اسمها إلا في المصادر العربية المتأخرة. وقد كان لزيتون اتصالات وثيقة بكثير من الموانئ العربية في اليمن ومصر والشام، وترسو في مينائها سفن الصين بشكلها المعروف والمعد لحمل التوابل وعود الند والصبار والأبنوس وخشب الصندل من الهند الصينية، والمسك من التبت والحرير الخام من الصين نفسها. وفي طريقها للبحر الأحمر تمر بالهند لتحمل اللآلئ والجواهر والأحجار الكريمة والفلفل والحرير والأفاوية(١١٨)، وعند وصول هذه السفن إلى جدة فإنها كانت أيضا تحمل الحرير بكميات كبيرة؛ إذ كانت الصين هي المنتج الأساسي للحرير الجيد الذي لا يعادله حرير آخر. ولا يساورنا شك في أن هذه السفن قد حملت أيضا بالإضافة إلى السلع السابقة البورسلين، لبراعة الصينيين في صناعته، وكان يمثل هو والحرير سلع التصدير الأساسية للصين. وجدير بالذكر أن كانتون كانت الميناء الرئيسي لتصدير تلك السلعة أي البورسلين، فضلا عن أن أكبر أسواقها كانت سوق البورسلين(١١٩). كما كان يأتي إلى جدة الكافور وعرق الكافور، وكانت الأنواع التي تصل منه من الصين تعد من أفضل الأنواع، كذلك كان يأتي الراوند والذي كان يعد أحد السلع الأساسية في صناعة العقاقير الطبية، وكان الراوند الصيني من أجود الأنواع ويفيد في أمراض المعدة والكبد والكلى، ولونه أخضر، لين المجس، ويعرفه العرب من قديم الزمان، ويرد بكثرة من الصين، ويجمعه الصينيون من صحراء بلاد التتار. وكذلك مادة التوتيا والزعفران، وهي من المواد المستخدمة في الطب كذلك، والتوتيا كانت

---

(١١٨) فهمي: طرق التجارة، ص ١٦١-١٦٤.

(١١٩) عثمان: تجارة المحيط، ص ٢٣٣-٣٣٤.

تستخدم بعد تنقيتها في تحضير سوائل لعلاج أمراض العيون، بالإضافة إلى العطور والبخور، وأشهر أسواقها ميناء زيتون(١٢٠).

وينبغي أن نشير إلى أنه كان بإمكان أهل الصين عند وصولهم إلى جدة أن يقايضوا كمية قليلة من الحرير والبورسلين بكميات كبيرة من العاج والذهب وغيرهما من السلع، أو بعبارة أخرى، أن جدة قامت بتصدير بعض سلع أفريقيا الواردة إليها إلى الصين في مقابل الحصول على منتجات الصين(١٢١)، ومنها أيضا بعض منتجات مصر، وبلاد الشام والجزيرة العربية، وربما الكثير من السلع الأوربية.

### جدة / قاليقوط

وفيما يتعلق بعلاقة جدة ببلاد الهند فإنه يمكننا القول: إن جدة كانت تربطها علاقات وثيقة ببلاد الهند، حيث كان لكثير من الموانئ الهندية دور فعال في حركة التجارة العالمية طوال العصور الوسطى، فهي فضلا عن كونها موانئ تصدير في المقام الأول، إلا أنها كانت موانئ استيراد. يضاف إلى هذا أن ملوك الهند الإسلامية حرصوا على أن تكون لهم علاقات وطيدة مع بلاد الحجاز، كما اجتذبت تجارة التوابل والأحجار الكريمة أفواجا مستمرة من التجار المسلمين إلى سواحل الهند الغربية بوجه خاص(١٢٢).

ورغم كثرة الموانئ التي كانت لها علاقات تجارية وتربطها خطوط ملاحية مع جدة، مثل: سورات، وبومباي، وجوا، والديبل، وكوشين، وقاليقوط، إلا أننا سنشير إلى أهم هذه الموانئ وأبرزها، والتي كانت لها علاقات واضحة مع جدة في العصر الذي نتناوله بالبحث، ألا وهي ميناء قاليقوط "كاليكوت" على الساحل الغربي للهند وهو ساحل الملابار، والتي كانت لها شهرتها العالمية في تجارة التوابل، حيث كانت

---

(١٢٠) فهمي: طرق التجارة، ص ٢١٢-٢٢٦؛ Heyd : Op. Cit., II, pp. 670-675.

(١٢١) عثمان: تجارة المحيط، ص ٢٦٧.

(١٢٢) فهمي: طرق التجارة، ص ١٩.

التوابل الواصلة منها إلى جدة تشكل باستمرار أكثر من ثلث حمولة السفن القادمة من قاليقوط(١٢٣). ومن الواضح أن هذا الميناء كان مفضلا عند كثير من تجار جدة، إذ إنه من الثابت أنه عقب استيلاء البرتغاليين على هذا الميناء سنة ٩٢٠هـ/١٥١٤م، فقد سمح القائد البرتغالي ألبو كيرك لعدد كبير من التجار أن يخرجوا على متن إحدى السفن ومعهم زوجاتهم وأولادهم، وأمتعتهم، فغادروها إلى جدة(١٢٤).

ولقد استمدت قاليقوط شهرتها من تجارة التوابل بسبب ضخامة إنتاج إقليم الملابار، والذي يسميه الرحالة المغربي ابن بطوطة بلاد الفلفل لكثرة ما ينتج فيه من الفلفل(١٢٥). وتشير بعض المراجع إلى أن علاقة جدة بقاليقوط ترجع إلى عام ٨٢٨هـ/١٤٢٤م عندما خرج أحد تجار قاليقوط بسفينته، ومر على ميناء عدن دون أن يرسو فيها متوجها إلى جدة، حيث لقي كل ترحاب بها، وفي العام التالي عاد ومعه أربع عشرة سفينة، ثم حذا حذوه كثير من التجار وربابنة السفن، حيث إنه في عام ٨٣٠هـ/١٤٢٦م وصل إلى جدة أكثر من أربعين سفينة من قاليقوط، وعليها الكثير من منتجات بلاد الهند وبخاصة التوابل(١٢٦).

ومن منتجات الهند التي لقيت إقبالا شديدا الفولاذ الذي تصنع منه السيوف، والذي اشتد عليه الطلب في كثير من الأسواق العربية، وبعض أنواع المنسوجات القطنية كالعبك، كما كان الزنجبيل الواصل من الهند من أكثر التوابل شيوعا واستعمالا في الحجاز، ولا يقل أهمية عن البهار والفلفل، كما كان الراوند يمثل إحدى السلع

---

(١٢٣) ابن فهد: إتحاف الورى، جـ ٣، ص ٥٩٣؛ Pesce : Op. Cit. P. 67.

(124) Ibid : p. 82 .

(١٢٥) ابن بطوطة: الرحلة، ص ٣٧٨.

(126) Ibid : p. 62 .

الأساسية، أضف إليه الكافور والعود الهندي والزعفران والكركم والهال "الحبهان" وجوزة الطيب، كذلك كانت العطور الهندية والبخور، كما كان خشب الساج من السلع المهمة التي ترد من الهند، ويستخدم أساسا في صناعة السفن وبناء المنازل، ومن الهند كان يتم جلب الفضة والماس والعقيق إلى جدة، والذي كان يتم ترصيع السيوف والخناجر به، كما كان يرد من الهند عرق الكافور، وثمرة كثيرة الاستخدام في الطب ذات نواة من نوع فواكه الخوخ والبرقوق وهي الهند شعيرة المعروفة باسم الإهليلج، وهي تفيد في علاج أمراض المعدة والأمعاء والبصر، كذلك كان يرد إلى جدة جوز الهند والسكر والشمع والأرز والحرير(١٢٧).

وتجدر الإشارة إلى أن اهتمام أهالي جدة بالاتجار مع الهند قد فاق غيره؛ ذلك لأنهم أدركوا أن الاشتغال بالتجارة الهندية أكثر أمانا وأكثر ربحا، فقد كانت تصلها السفن من موانئ الهند، وأهمها قاليقوط تقريبا في شهر مايو من كل عام وقبل موسم الحج، كذلك كان يصلها أعداد كبيرة من تجار القاهرة وبلاد الشام في ذلك الموسم الهندي لشراء كثير من السلع الهندية، وعادة ما كان التجار في جدة يخزنون البضائع في مستودعاتهم شهور عدة إلى أن يحين وقت الحج، وخلال هذه المدة ترتفع الأسعار شيئا فشيئا، وغالبا ما كانوا يحققون أرباحا تصل ما بين ٣٠٪، ٤٠٪، وعندما يرسلون بعضا من هذه السلع إلى مكة لكي تباع في موسم الحج فإنهم يحققون ربحا أكثر بلا شك(١٢٨).

أما عن صادرات جدة إلى الهند بوجه عام وقاليقوط بوجه خاص فيأتي في مقدمتها: الخيول العربية، حيث كان عليها طلب كبير

---

(١٢٧) ابن جبير: الرحلة، ص ٨٦-٨٧؛ الجزيري: الدرر، جـ١، ص ٧٥٥؛ فهمي: طرق التجارة، ص ٢٥١؛ عثمان: تجارة المحيط، ص ١٩٢؛ Heyd : Op . Cit. II, p. 643.

(128) Pesce : Op. Cit. Pp. 216-217 .

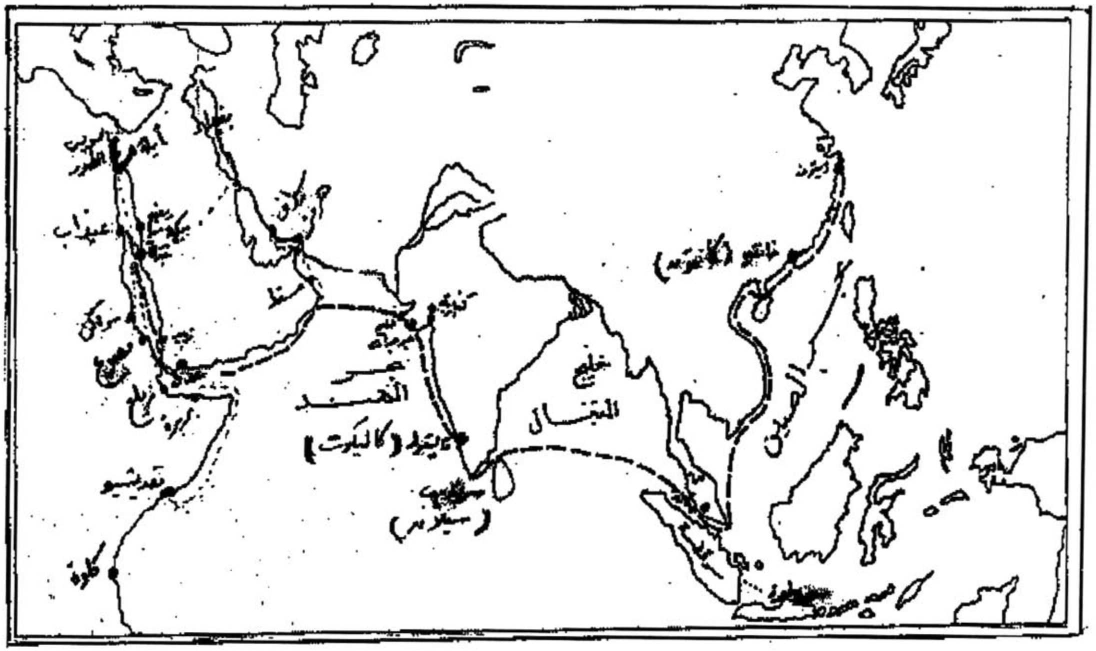
للحاجة إليها في الجيوش والاحتفالات(١٢٩). هذا إلى جانب سلع أوربا المختلفة التي كانت تصل إلى جدة عن طريق مصر وبلاد الشام، وكان يمكن للزائر أسواق قاليقوط أن يرى حوانيت خاصة لهذه السلع تبيع النبيذ الوارد من كريت، والأصواف وغيرها. كما كانت سفن قاليقوط تحمل في عودتها من جدة الدقيق من مصر، والذرة والشعير وزيت السمسم، والقماش من حرير وموسلين وأصواف. بالإضافة إلى التمور العراقية التي كانت تصل جدة عن طريق مكة في مواسم الحج، والتي كانت تلقى رواجا كبيرا لدى مسلمي الهند بوجه خاص، إلى جانب منتجات شبه الجزيرة العربية، مثل: اللبان، واللؤلؤ، والتمور وغيرها، فضلا عن منتجات الساحل الأفريقي التي كانت تصل جدة، مثل: الذهب والنحاس والرقيق والعاج، على الرغم من أن الهند تعد منطقة إنتاج للعاج، إلا أن العاج الأفريقي تفوق على مثيله الهندي، بالإضافة إلى الزعفران، وماء الورد والجوخ والتفتاه وغير ذلك(١٣٠).

---

(١٢٩) عثمان: تجارة المحيط، ص ٢١٣؛ Burkhardt : Op. Cit. P. 28.

(130) Ibid : p. 66.

طرق التجارة البحرية
مع جدة في العصور الوسطى


أيلة
القلزم
عيذاب
جدة
سواكن
عدن
زيلع
بربرة
مقديشو
كلوة
مسقط
بحر الهند
(كاليكوت)
(سيلان)
خليج البنغال
الصين
(كانتون)